TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 kwietnia 1937 r. | NR 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Statystyka kosztów żywności w Gdyni

Zagadnienie kosztów żywności w Gdyni stanowi poważny problem w życiu gospodarczym miasta, szczególnie w okresie obecnym, gdy ceny na artykuły pierwszej potrzeby zwiększyły się z dotychczasowego poziomu i poszły w górę. Jasną jest rzeczą, że zwyżka kosztów żywności dotyka zarówno świat pracy, jak i pracodawców i z tego względu warto to zagadnienie omówić.

Ceny artykułów żywnościowych w Gdyni
(notowania z ostatniego tygodnia miesiąca)

	Jednostka miary	1935	1936			1937		
		Średnia roczna	Średnia roczna	miesiące		miesiące		
				III	XII	I	II	III
Chleb żytni pytlowy	1 kg	0,30	0,31	0,28	0,35	0,37	0,39	0,40
Chleb pszenny	„	0,50	0,61	0,50	0,75	0,75	0,75	0,70
Mąka pszenna	„	0,42	0,48	0,45	0,50	0,55	0,55	0,55
Kasza jęczmienna	„	0,44	0,46	0,50	0,45	0,45	0,60	0,60
Groch polny	„	0,43	0,43	0,45	0,40	0,36	0,36	0,40
Fasola biała	„	0,58	0,54	0,60	0,45	0,50	0,55	0,60
Ryż „Patna"	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Mleko niezbierane	1 litr	0,25	0,23	0,22	0,25	0,25	0,25	0,25
Masło świeże	1 kg	3,33	3,36	3,60	3,60	3,40	3,40	3,80
Ser twarogowy	„	0,98	1,09	1,10	1,20	0,80	0,80	1,00
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,09	0,07	0,12	0,12	0,12	0,09
Mięso wołowe	1 kg	1,21	1,33	1,20	1,40	1,40	1,50	1,40
Mięso wieprzowe	„	1,47	1,62	1,40	1,60	1,50	1,60	1,70
Mięso cielęce	„	1,48	1,57	1,40	1,60	1,60	1,70	1,70
Kiełbasa zwyczajna	„	1,35	1,42	1,40	1,60	1,50	1,60	1,60
Słonina świeża	„	1,41	1,67	1,60	1,60	1,60	1,80	1,80
Smalec wieprzowy	„	2,28	2,44	2,40	2,60	2,30	2,40	2.40
Śledzie	1 szt.	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0.10
Kartofle	10 kg	0,94	0,93	0,80	0,80	1,00	0,80	0.80
Kapusta kwaszona	1 kg	0,36	0,33	0,35	0,30	0,30	0,30	0,30
Cukier kryształ	„	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Herbata	„	17,33	18,83	18,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Kawa naturalna	„	5,17	6,22	6,00	6,40	6,40	6,40	6,40
Sól biała	„	0,36	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32

W zestawieniu powyższym wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a więc: chleb żytni — przemiał 55%, chleb pszenny — przemiał 45%, mąka pszenna — przemiał 65%, masło mleczarniane wyborowe (najlepsze), mięso — gatunek średni z kośćmi, kiełbasa — gatunek niższy.

Na podstawie notowań cen wymienionych artykułów, biorąc normy i metody Głównego Urzędu Statystycznego, obliczyć możemy wskaźnik kosztów żywności w Gdyni.

Wskaźnik — podstawa — miesiąc poprzedni = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
I	96,4	108,1	94,1	103,3
II	101,8	99,6	99,1	102,0
III	98,2	100,6	101,6	100,5
IV	97,4	99,0	102,3	.
V	98,1	93,0	104,7	.
VI	114,6	103,0	108,2	.
VII	95,8	105,7	92,2	.
VIII	92,4	98,2	99,2	.
IX	100,4	103,4	103,4	.
X	101,5	100,7	99,4	.
XI	99,0	99,0	100,9	.
XII	99,1	97,8	100,9	.

Z wskaźnika tego możemy łatwo ustalić, w których miesiącach i w jakiej mierze wzrastały względnie spadały koszty żywności w porównaniu do miesiąca poprzedniego. Wskaźnik ten nie odzwierciadla poziomu cen dla dłuższego okresu.

Najlepiej zadanie to spełni inaczej obliczony wskaźnik, niemniej typowy, podstawa którego odnosi się do jednego okresu. W danym wypadku za podstawę wskaźnika dla każdego roku bierzemy styczeń 1934, 1935, 1936 i 1937 jako 100.

Wskaźnik — podstawa — styczeń każdego roku = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
I	100,0	100,0	100,0	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0
III	100,0	100,2	100,6	102,6
IV	97,3	99,1	103,0	.
V	95,5	92,2	107,9	.
VI	109,5	94,9	116,8	.
VII	104,9	100,3	107,6	.
VIII	97,0	98,5	106,7	.
IX	97,4	101,8	110,3	.
X	98,8	102,6	109,7	.
XI	97,8	101,5	110,5	.
XII	97,0	99,2	111,5	.

Widzimy, że poziom cen w stosunku do stycznia w roku 1936 jest znacznie wyższy, aniżeli w latach poprzednich. — Dane za 3 miesiące 1937 mówią b. mało. Jeżelibyśmy dla owych trzech miesięcy 1937 roku obliczyli wskaźnik przy podstawie styczeń 1936 = 100, t. j. przedłużyli wskaźnik 1936 na rok 1937, otrzymamy — I 1937 — 115,1, II 1937 — 117,5, III 1937 — 118,1. Z obliczeń wynika, że marzec rb. okazał się o 18,1% droższy od stycznia 1936 roku.

Odmienne nieco wyniki daje wskaźnik przy podstawie — przeciętna roczna = 100. Wskaźnik ten pozwala na ustalenie, które miesiące i o ile są tańsze lub droższe w stosunku do ogólnego poziomu w danym roku.

Wskaźnik — podstawa — średnia roczna 1934, wzgl. 1935, wzgl. 1936 = 100.

miesiące	1934	1935	1936	1937
I	100,3	100,8	93,5	107,6*)
II	102,1	105,5	92,6	109,8*)
III	100,2	101,1	94,1	110,4*)
IV	97,6	100,0	96,3	.
V	95,8	92,9	100,9	.
VI	109,7	95,7	109,2	.
VII	105,2	101,1	100,6	.
VIII	97,2	99,4	99,8	.
IX	97,6	102,7	103,1	.
X	99,1	103,5	102,5	.
XI	98,1	102,4	103,3	.
XII	97,2	100,1	104,2	.

*) Uwaga — dla 3 miesięcy 1937 obliczono wskaźnik przy podstawie średniej rocznej 1936 roku.

Wreszcie ostatni wskaźnik, niemniej ciekawy, a ważny ogromnie, gdyż niweluje sezonowość, spowodowaną ruchem cen w związku z sezonem i niektórymi artykułami. Jest to wskaźnik, za podstawę którego = 100 — wzięto ceny w odpowiednim miesiącu roku poprzedniego.

Wskaźnik — podstawa — miesiąc odpowiedni roku poprzedniego = 100

miesiące	1935	1936	1937
I	96,8	93,4	115,1
II	94,7	92,8	118,6
III	97,0	93,8	117,3
IV	98,5	97,0	.
V	93,4	109,3	.
VI	83,9	114,9	.
VII	92,5	100,2	.
VIII	98,3	101,2	.
IX	101,2	101,2	.
X	100,5	99,9	.
XI	100,4	101,6	.
XII	99,0	104,9	.

Z zestawienia tego wynika, że o ile w dwu latach poprzednich ceny w początku roku kształtowały się na ogół niżej, niż przed rokiem, o tyle w roku 1937 widzimy zwyżkę i to dość poważną. W marcu 1937 ceny są o 17,3% wyższe niż w marcu 1936, o 10,0% wyższe niż

w marcu 1935 i o 6,7% wyższe niż w marcu 1934.

Odrębnym zagadnieniem jest porównanie kosztów żywności w różnych miastach. Korzystając z materiałów i metod Głównego Urzędu Statystycznego, obliczony został wskaźnik dla Gdyni w porównaniu z Warszawą, Poznaniem, Toruniem, Katowicami, Grudziądzem, Starogardem, Tczewem i Wejherowem. Miasta te uważamy za najbardziej charakterystyczne do porównania.

Biorąc koszty żywności w Gdyni za podstawę = 100, otrzymamy następujące zestawienie:

Miasta	1936		1937	
	Średnia roczna	III	I	II
Gdynia	100,0	100,0	100,0	100,0
Warszawa . . .	97,5	99,3	94,9	99,0
Poznań	92,6	92,7	96,5	95,9
Toruń	88,2	87,3	88,8	90,5
Katowice . . .	96,7	98,0	95,5	98,5
Grudziądz . . .	89,4	85,9	91,6	92,4
Starogard . . .	87,6	87,6	.	.
Tczew	87,9	89,6	.	.
Wejherowo . .	92,4	93,5	.	.

Z zestawienia tego widzimy, że Gdynia jest najdroższym miastem w Polsce.

Różnice w poziomie cen między Gdynią, a innymi miastami są nieraz bardzo znaczne. Średnia roczna cen artykułów pierwszej potrzeby za rok 1936 innych miast jest niższa od Gdyni: Warszawa o 2,5%, Poznań o 7,4%, Toruń o 11,8%, Katowice o 3,3%, Grudziądz o 10,6%, Starogard o 12,4%, Tczew o 12,1%, Wejherowo o 7,6%.

Przy omawianiu powyższym brano pod uwagę wyłącznie koszty żywności. Nie obejmuje to kosztów utrzymania, część których stanowią koszty żywności. Obliczeń statystycznych, dotyczących kosztów, utrzymania w Gdyni na razie brak. Stwierdzić jednak należy, że koszty utrzymania w Gdyni mają zupełnie inny przebieg zmienności, gdyż druga składowa, jaką jest czynsz mieszkaniowy, ulega zniżce, niwelując w znacznej mierze zwyżkę kosztów żywności.

Bolesław Polkowski KEM.

Porozumienie między żeglugą dunajową a kolejami żelaznymi krajów naddunajskich

Do czasu stworzenia w Polsce na szlaku Bałtyk — Morze Czarne wraz z Rumunią własnej wodnej arterii komunikacyjnej Wisła — San — Dniestr — Prut — Dunaj, która stanowić będzie najkrótszą i najtańszą drogę przewozu naszego eksportu i importu w komunikacji między Polską a krajami bałkańskimi i lewantyńskimi oraz dla tranzytu przez porty polskiego obszaru celnego w komunikacji z tymi krajami, nader wielką rolę odgrywa w tych komunikacjach droga Dunajem z przeładunkiem w najbliższych czechosłowackich portach Bratislava i Komarno dzięki taniemu przewozowi Dunajem i dzięki poparciu, udzielanemu na tej drodze ze strony kolei czechosłowackich, dbających o rozwój wymienionych portów rzecznych. Wzmaganie się tranzytu węgierskiego przez Gdynię i Gdańsk zawdzięczamy jedynie tylko wykorzystaniu taniej drogi przez Bratislavę Dunajem. Z tego powodu budzą nasze zainteresowanie pewne poczynania, mające doniosłe znaczenie dla polityki komunikacyjnej w basenie naddunajskim i zmierzające do uczynienia rentowniejszymi frachtów rzecznych na Dunaju oraz stawek opłat przewozowych konkurujących z żeglugą dunajową kolei.

Rozpoczęty w marcu sezon tegoroczny żeglugi na Dunaju stoi bowiem pod znakiem zawarcia umów, regulujących konkurencję między żeglugą na tej ważnej arterii komunikacyjnej, jaką stanowi Dunaj, a kolejami żelaznymi krajów, położonych nad Dunajem. Tani stosunkowo przewóz towarów rzeką zawsze narażał te koleje na utratę znacznych transportów, lecz za czasów przedwojennych ta konkurencja rzeczna ograniczała się do przewozu przeważnie tylko towarów masowych, przy których większe znaczenie miała taniość przewozu, aniżeli jego czas trwania. Żegluga na Dunaju spoczywała wówczas w rękach trzech wielkich towarzystw żeglugowych austriacko-węgierskich i Bawarskiego Lloydu, który niezbyt znaczną odgrywał role wobec towarzystw austriacko-węgierskich. Wobec tego Austria i Węgry protegowały żeglugę dunajową i koleje państwowe austriackie i węgierskie nie miały powodu do ostrego konkurowania z nią, a ograniczały się tylko do zapewnienia transportów budowanym kolejom orientalnym Budapeszt — Belgrad — Sofia — Konstantynopol z odnogą Nisz — Saloniki przez t. zw. konwencję a quatre z 8 maja 1883 między rządami austro - węgier-

skim, tureckim, serbskim i bułgarskim, którą zobowiązały się do ustalenia na tej kolei bezpośredniej taryfy na podstawie jednakowych stawek jednostkowych. Wysokość tych stawek obliczoną była z uwzględnieniem konkurencji dunajowej przez dobijanie do stawek rzecznych miernego dodatku procentowego. Poza tym starano się tylko o ograniczenie dzikiej konkurencji wzajemnej przez ustalanie kombinowanych kolejowo - rzecznych taryf dla bezpośredniej komunikacji z przeładunkiem przez porty dunajowe.

Po wojnie światowej stosunki zmieniły się całkowicie, zamiast 4 przedwojennych towarzystw okrętowych powstały odrębne towarzystwa okrętowe w Niemczech, Austrii, Węgrzech, Czechosłowacji, Jugosławii i Rumunii, a dzięki umiędzynarodowieniu Dunaju także przedsiębiorstwa okrętowe, pozostające pod wpływem francuskim, angielskim, holenderskim i włoskim. Uznając jednak ujemne skutki takiego rozdrobnienia żeglugi w krótkim stosunkowo czasie złączyły się te towarzystwa żeglugowe w poole, zjednoczenia taryfowe i eksploatacyjne, wzmacniając przez to swe położenie, a z drugiej strony zyskała żegluga na Dunaju wiele przez techniczne udoskonalenie swych statków, zwłaszcza przez wprowadzenie motorowców. W ten sposób wzmogła się po wojnie znacznie konkurencyjność żeglugi dunajowej wobec kolei zwłaszcza wskutek rozwinięcia ze strony zjednoczonych towarzystw żeglugowych nader skutecznie pracującego aparatu akwizycyjnego i zjednywaniu sobie ekspedytorów przez udzielanie im prowizji za dostarczone do przewozu ładunki. Dzięki tej zapobiegliwości udało się żegludze dunajowej wtargnąć w dziedzinę przewozów, która przed wojną światową obsługiwaną była wyłącznie tylko przez koleje, mianowicie zagarnąć część pod względem taryfowym wysokowartościowej drobnicy przez umożliwienie pośpiesznego przewozu zbiorowych wagonów, formowanych zarówno przez ekspedytorów, jak i przez ajencje zjednoczonych towarzystw żeglugowych. Przez przyjmowanie od akwirujących dla żeglugi ekspedytorów dowolnie drobnych przesyłek za opłatą taryfą przewidzianych 10-tonowych stawek umożliwiało się zdobycie ładunków w drobnych partiach w czasie, gdy wskutek kryzysu kupcy rzadziej są w możności sprowadzać ładunki wagonowe towaru.

Gdy towarzystwa żeglugowe na Dunaju nadzwyczaj szybko doprowadziły do konsolidacji, uwieńczonej pełnym sukcesem w wzrastających ciągle przewozach, trudniej było zjednoczyć wysiłki zainteresowanych Zarządów kolei żelaznych krajów naddunajskich dla odzyskiwania traconych w przewozie na rzecz żeglugi dunajowej towarów. Stawki opłat przewozowych taryf wewnętrznych na krótszych przebiegach różnymi kolejami wzdłuż Dunaju są droższe od przedwojennych stawek dłuższych linij kolei austriackich i węgierskich, co utrudniło konkurowanie z przewozem Dunajem. Więcej czasu potrzebowały koleje na utworzenie związków kolejowych i opracowanie związkowych taryf bezpośrednich, co natrafiało na przeszkody walutowe i postępowało bardzo powoli. Na wzór przedwojenny uregulowano z żeglugą dunajową tylko problem komunikacji między niemieckimi portami morskimi z jednej strony, a portami dunajowymi w Austrii i na Węgrzech z drugiej strony, przewóz olei mineralnych rumuńskich Dunajem do Węgier, Austrii, Czechosłowacji i Szwajcarii i komunikację między Polską a portami na Dunaju z przeładunkiem w Bratislava i Komarnie. Uregulowanie jednak tych poszczególnych problemów nie wystarczało zainteresowanym kolejom, które utraciwszy transporty wskutek kryzysu, obserwują ponadto jeszcze utratę dalszą swych transportów w zatrważający sposób na rzecz wzmagającego się ciągle przewozu towarów tańszą drogą dunajową. Toteż od początku b. r. rozpoczęły zainteresowane Zarządy kolejowe starania o umożliwienie dojścia do układu w tej sprawie z towarzystwami żeglugi na Dunaju, co mimo sprzecznych pod niejednym względem interesów niespodziewanie się powiodło. Wprawdzie ukazało się niemożliwym doprowadzenie nawet do prowizorycznego uregulowania wszystkich różnorodnych spraw, łączących się z tak daleko sięgającymi zamierzeniami, przed podjęciem tegorocznego sezonu żeglugi na Dunaju, wobec czego i układ kartelu towarzystw żeglugowych, zależny od wyników umowy z Zarządami kolejowymi nie mógł być odnowionym i musiał być na zeszłorocznych zasadach przedłużony do czasu zawarcia umowy z kolejami, lecz dotychczasowe wyniki układów, uzależnione wprawdzie od zatwierdzenia miarodajnych czynników w różnych państwach zainteresowanych, rokują nadzieję, że umowa będzie ostatecznie zawartą w kwietniu br. i będzie mogła wejść w życie z dniem 1 maja br.

W obradach biorą udział koleje niemieckie, austriackie, węgierskie, czechosłowackie i jugosłowiańskie, oraz wszystkie towarzystwa żeglugowe na Dunaju. Po uzgodnieniu zasad wstrzymania dotychczasowej niczym nieograniczonej konkurencji między żeglugą dunajową a kolejami, zażądały Zarządy kolejowe przyjęcia przez towarzystwa żeglugowe w drodze umownej ciążącego na kolejach regulaminowego obowiązku opublikowania swych zarządzeń taryfowych i nieudzielania zniżek taryfowych niepublikowanych. Zgodziwszy się na to żądanie opublikowało już Zjednoczenie Eksploatacyjne Żeglugi Dunajowej z dniem 1 marca br. szereg daleko idących ulg, stosowanych dotychczas bez publikacji dla skonkurowania konkurencyjnych kolejowych stawek opłat przewozowych. Nie-

opublikowanych ulg taryfowych miało być w użyciu w żegludze dunajowej obecnie około 1000, z których te, które nie będą opublikowane mają być zniesione. Wyjątkowo tylko będą mogły być na przyszłość stosowane nieopublikowane ulgi taryfowe, o ile ich publikacja nie byłaby pożądaną, jednak tylko pod warunkiem, że będą podane do wiadomości zainteresowanym Zarządom kolejowym.

Ustępstwo to, bardzo daleko idące ze strony żeglugi na rzecz kolei okupiły koleje zobowiązaniem się do utrzymywania pewnej ściśle oznaczonej rozpiętości pomiędzy swymi stawkami opłat przewozowych a stawkami żeglugi dunajowej. Koleje wychodziły przy tym z założenia, że przewozy winny być uregulowane w ten sposób, żeby żegluga dunajowa zrezygnowała z części przesyłek drobnicowych na rzecz kolei i zwróciła swe usiłowania na główne swe zadanie przewożenia masowych towarów całymi statkami. Żądanie to częściowo tylko zaakceptowały towarzystwa żeglugowe i drogą kompromisu ustalono po długich układach następującą nieprzekraczalną rozpiętość między droższymi stawkami kolei i tańszymi żeglugi dunajowej, a mianowicie:

Przy towarach masowych, jak zboże, rośliny strączkowe, wyroby młynarskie, pasze, rudy, węgiel, koks, drzewo, żelazo surowe, złom żelazny, nawozy, cement, cegły, tytoń surowy i t. p. stawki kolejowe muszą przewyższać stawki dunajowe najmniej o 15 %, w groszach austr. najmniej o 20 gr, najwyżej jednak o 50 gr od 100 kg.

Przy wszystkich innych towarach stawki kolejowe mają przewyższać stawki dunajowe o 30%, najmniej o 35 gr, najwyżej o 80 gr, przy przesyłkach poniżej Żelaznej Bramy w komunikacji z Rumunią i Bułgarią cokolwiek ponad 80 gr. Ponieważ 30% stawki 270 gr osiąga granicę maksymalną, a w komunikacji między różnymi krajami naddunajskimi stawki przeważnie osiągają tę wysokość, praktycznie różnica między stawkami kolejowymi i dunajowymi najczęściej wynosić będzie 80 gr.

Wyznaczona umową rozpiętość między stawkami kolejowymi a rzecznymi obniża obecnie istniejącą rozpiętość między stawkami kolejowymi i kombinowanymi kolejowo-dunajowymi a stawkami dunajowymi. Poza tym obie strony posiadać będą zupełną swobodę pod względem taryfowym, skrępowaną tylko powyżej podanymi granicami rozpiętości stawek opłat przewozowych. Jedynie tylko w wypadkach, gdy chodzi o skonkurowanie innej drogi, w której biorący udział w umowie nie są zainteresowani, jak np. przez Polskę, wolno jest kolejom zastosowywać stawki dowolnej wysokości, równe dunajowym, lub jeszcze nawet niższe. Umowa odnosi się wyłącznie tylko do komunikacji między portami różnych krajów naddunajskich, a nie odnosi się na razie do komunikacyj, uregulowanych kombinowanymi taryfami kolejowo-dunajowymi i nie wiadomo czy będzie na nie rozszerzoną. Nie ulega jednak wątpliwości, że podniesienie frachtów dunajowych w ramach umowy prędzej czy później odbije się też i w tych komunikacjach.

Równolegle z umową między towarzystwami żeglugowymi a kolejami ustaliły towarzystwa żeglugowe swój stosunek z ekspedytorami zgodnie z pierwszą umową. Ustanie zupełnie formowanie zbiorowych ładunków przez ajencje towarzystw żeglugowych, którą to czynność załatwiać będą stworzone w tym celu w różnych portach dunajowych zrzeszenia ekspedytorskie, przy czym uchylono ograniczenia dotychczasowe towarów, z których zbiorowe ładunki mogły być formowane. Opłaty od ładunków zbiorowych pozostaną w dotychczasowej wysokości, podczas gdy poza tym stawki opłat przewozowych drobnicowe żeglugi dunajowej będą podniesione o 20%, dla zachęty klientów do korzystania z ładunków zbiorowych ekspedytorów portowych.

Ajencje okrętowe Towarzystw Żeglugi Dunajowej były dotychczas uprawnione do korzystania ze stawek 10-tonowych za wagę rzeczywistą wysyłanych przez siebie drobnych przesyłek. Uprawnienie to będzie na zasadzie umowy z kolejami uchylone. Wobec uniemożliwienia wskutek tego formowania ładunków zbiorowych przez same Towarzystwa okrętowe powołane do życia Zrzeszenia ekspedytorskie w tym celu, by dostarczały Ajencjom Towarzystw okrętowych zbierane przez swych członków drobne przesyłki w takich ilościach, aby mogły korzystać przy przewozie Dunajem z 10-tonowych stawek, przy czym nadane na jeden statek ładunki zbiorowe mogą być przeznaczone najwyżej do 4 portów dunajowych jednego i tego samego kraju. Wywoła to nie tylko utrudnienie w przewozie drobnicy Dunajem, lecz i podrożenie, zwłaszcza, że zmusza klienta zamiast dotychczasowego skierowywania drobnych przesyłek wprost do Ajencji jednej z linij żeglugowych, do użycia pośrednictwa ekspedytora, należącego do powołanego do zbierania drobnicy Zrzeszenia.

Również obniżoną została wysokość dotychczas wypłacanej ze strony towarzystw żeglugowych prowizji ekspedytorskiej do 5 wzgl. 7%, a przy towarach masowych do 1,5 wzgl. 2%, przy czym ekspedytorowi zakazano przelewanie tej prowizji choćby częściowo na klienta. Utrzymanie prowizji ekspedytorskiej okupione zostało przez towarzystwa okrętowe przez przyznanie kolejom, którym regulaminowo nie wolno udzielać nikomu prowizji, prawa ustanawiania w pewnych relacjach refakcyj, uzależnionych od przewozu pewnego większego kontyngentu. Ani prowizja ekspedytorska, wypłacana przez towa-

rzystwa żeglugowe, ani też refakcja kolei nie mogą jednak przekraczać ram, ustalonych na rozpiętość między stawkami kolejowymi i żeglugowymi.

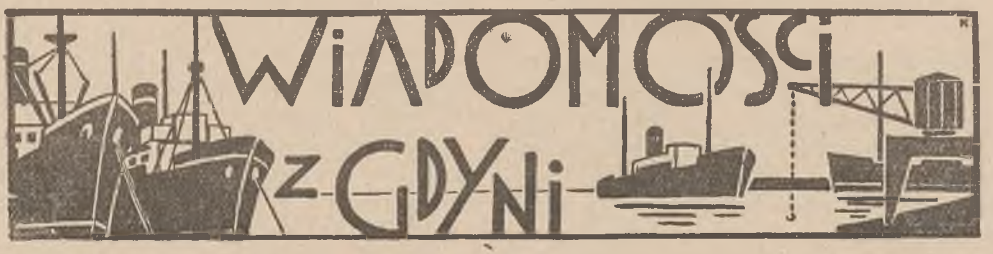
Czynniki nasze zainteresowane transportem na Dunaju winny zwrócić też uwagę na ważną okoliczność zaprzestania formowania ładunków zbiorowych przez Ajencje Towarzystw Żeglugowych, a objęcie tych czynności przez zrzeszenia ekspedytorów. Taryfy polsko-czechosłowacko-dunajowe przyznają ulgi na przewóz przesyłek tylko przy ich adresowaniu bezpośrednio do współuczestniczących Towarzystw okrętowych, czynią zatem niemożliwym korzystanie z tańszego przewozu drobnych przesyłek w formowanych przez zrzeszenia ekspedytorskie ładunkach zbiorowych, gdy korzyść z tego rodzaju przewozu wzrosła wskutek zwiększenia się o 20% rozpiętości między stawkami drobnicowymi a wagonowymi. Umożliwionym to może być tylko przez ustalenie odpowiednio niskich stawek drobnicowych w czeskosłowacko-polskiej taryfie związkowej i portowej do i z Bratislavy dla przesyłek adresowanych do wspomnianych zrzeszeń ekspedytorskich, pod warunkiem wykazania się dalszą wysyłką nadeszłych do portu przesyłek.

Jak widać z powyższego ugoda pomiędzy dwoma konkurentami powstaje, jak zawsze kosztem trzeciego, korzystającego z usług obu konkurentów tj. kosztem przewożących swój towar drogą dunajową klientów, którzy opłacać będą musieli droższe przewoźne. Na szczęście zbytniemu podniesieniu przewoźnego zarówno kolejowego, jak i żeglugowego stanie na przeszkodzie okoliczność, iż nie wszystkie zarządy kolejowe, przez których linie przesyłki dojść mogą do krajów, położonych nad dolnym Dunajem, brały udział w umowie i konkurencja morska również na to nie pozwoli.

Wobec doniosłości, jaką posiada dla Polski i dla portów polskiego obszaru celnego możność dotychczas taniego przewozu towarów Dunajem do Węgier, Jugosławii i Bułgarii, jest rzeczą nader interesującą w jakim stopniu nowa umowa odbije się na polsko-czechosłowackiej taryfie dunajowej i czy umowa ta wzmocni czy osłabi plan utworzenia polskiej linii żeglugowej na Dunaju z bazą w portach czechosłowackich Bratislava dla drobnicy i Komarnie dla węgla i wytworów ciężkiego przemysłu.

Zasługuje na szczególną uwagę, że na konferencjach, odbywanych w sprawie nowego poolu między wymienionymi kolejami naddunajskimi i dunajowymi towarzystwami okrętowymi omawianą jest również kwestia stworzenia nowej kombinowanej taryfy tranzytowej dla komunikacji stacji kolei niemieckich z greckimi portami morskimi z przeładunkiem w portach dunajowych niemieckich i jugosłowiańskich i przy współudziale kolei niemieckich, jugosłowiańskich oraz austriackiego Towarzystwa Żeglugi Parowej na Dunaju (Donau—Dampfschiffahrts-Gesellschaft), a również nowej kombinowanej taryfy dla komunikacji między niemieckimi portami morskimi z jednej strony, a portami dunajowymi jugosłowiańskimi, rumuńskimi i bułgarskimi z drugiej strony z przeładunkiem w niemieckich portach dunajowych Regensburg i Passau.

Polska jest zbyt interesowana z podanych na wstępie powodów tym, co się dzieje na Dunaju, by nie miała czujnie stać na straży swych interesów i w razie ich zagrożenia nie skorzystała z umiędzynarodowienia żeglugi na Dunaju i przez zaprowadzenie własnej żeglugi dunajowej zapewniając sobie współudział w rentowniejszym odtąd interesie, zwłaszcza wiele obiecującym przy obejmowaniu nowym poolem kolejowo - żeglugowym nawet Grecji.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

Dnia 7 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, w znacznej swej części poświęcone omówieniu spraw, będących na porządku dziennym obrad Ogólnego Zebrania Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w dniu 9 bm. oraz ustosunkowaniu się do nich ze strony Izby Gdyńskiej.

Specjalną uwagę zwróciło Prezydium na zagadnienie ustalenia wytycznych działalności Izb Przemysłowo-Handlowych w związku ze zmianą koniunktury gospodarczej w kraju. Gdy dotąd Izby Przemysłowo-Handlowe w znacznej mierze poświęcały swe prace obronie przemysłu i handlu przed skutkami zjawisk kryzysowych, to w chwili obecnej powstały warunki dla pracy pozytywnej nad poczyna-

niami zmierzającymi ku rozwojowi przemysłu oraz usprawnieniu aparatu handlowego. Prezydium Izby w związku z tym podkreśliło konieczność uregulowania stosunku Rządu do samorządu gospodarczego oraz rozgraniczenia zasięgu ich działalności w celu uniknięcia obecnie rozpowszechnionego zjawiska dublowania prac. Dezyderat ten da się uskutecznić przez przekazanie samorządowi gospodarczemu pewnego kompleksu spraw dla definitywnego załatwiania. Prezydium stwierdziło przy tym, że dążyć należy do koncentracji prac nad mniejszą ilością zagadnień przy równoczesnym ich pogłębianiu.

W dalszym ciągu Prezydium omówiło sprawę rewizji metod współpracy Izb na terenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz aktualne w chwili obecnej zagadnienie walki ze zwyżką cen. W tej ostatniej sprawie Prezydium wypowiedziało zdanie, że kampania prasowa osiąga w wielu wypadkach skutki sprzeczne z zamierzonymi, gdyż przyczynia się do wzbudzania niepewności w kołach konsumentów i dokonywania przez nie nadmiernych zakupów, co ze swej strony może automatycznie wywołać brak towarów na rynku i zwyżkę cen.

Przechodząc do spraw bieżących Prezydium ustaliło, że delegatami Izby do Rady Portu Gdyńskiego na rok bieżący pozostaną nadal Prezes Izby p. Stanisław Tor oraz Radca Izby p. Julian Rummel. W dalszym ciągu Prezydium uchwaliło nadać dyplom honorowy firmie „J. Jączyński Nast. St. Bączkowski" w Chojnicach z okazji 50-lecia istnienia firmy. Wreszcie Prezydium zadecydowało przystąpienie Izby w charakterze członka do Międzynarodowej Izby Handlowej.

POSIEDZENIE SEKCJI ŻEGLUGOWO-PORTOWEJ IZBY.

W dniu 6 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. Władysława Rawicza-Szczerbo posiedzenie Sekcji Żeglugowo-Portowej.

Głównym przedmiotem obrad Sekcji było przedyskutowanie sprawozdania Izby za rok 1936 w odniesieniu do spraw morskich oraz ustalenie wytycznych dla prac Izby w roku 1937 w zakresie tych spraw.

Sekcja Żeglugowo-Portowa po wyczerpującej dyskusji stwierdziła konieczność podkreślenia w sprawozdaniu trudności, jakie się wytworzyły w porcie w roku 1936 na skutek zwolnienia tempa jego rozbudowy, zwłaszcza w zakresie uzbrojenia nabrzeży w magazyny i dźwigi, jak również przystosowania głębokości niektórych basenów do wymogów nawigacyjnych w wzrastającej ilości statków o większym zanurzeniu, w związku z ożywieniem obrotów towarowych linij dalekomorskich. Poza tym Sekcja Żeglugowo-Portowa wskazała na istnienie utrudnień w dziedzinie komunikacji kolejowej w obrębie portu oraz na cały szereg spraw z dziedziny podatkowej, zatrudnienia robotników w porcie itp., które z jednej strony powinny być zaznaczone w sprawozdaniu, a równocześnie stanowić, łącznie z wyżej wymienionymi zagadnieniami inwestycyjnymi, przedmiot prac Izby w roku 1937.

W dalszym ciągu posiedzenia Sekcja Żeglugowo-Portowa wysłuchała sprawozdania Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego z zamknięcia rachunków Izby w roku 1936, oraz sprawozdania z prac bieżących w zakresie spraw żeglugowo-portowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MARCU I W I. KWARTALE B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w *mies. marcu br. 742.080.5 ton,* wobec 609.304,5 ton w mies. lutym r. b., oraz 583.767,1 ton w mies. marcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy roku bieżącego wykazuje poważny 21.7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem lutym, oraz jeszcze poważniejszy 27,1%-owy wzrost w stosunku do obrotów miesiąca marca 1936 r.

Wyniki pracy portu w pierwszym kwartale r. b. są zupełnie zadawalniające. Ogólne obroty zamorskie w okresie: styczeń—marzec r. b. (2.018.626,9 ton) wykazują stosunkowo poważny 8,4%-owy wzrost w porównaniu z obrotami w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (1.861.520 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wynosi 157.106,9 ton. — Wzrost ten zawdzięczać należy przede wszystkim przywozowi zamorskiemu, który w okresie trzech pierwszych miesięcy roku bieżącego wykazuje nader poważny 46.9%-owy wzrost (383.393,5 ton) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ub. (260.883,2 ton). Należałoby podkreślić wzmożenie się tempa tego wzrostu. Przywóz zamorski w okresie: styczeń — luty r. b. wzrósł o 40,1%, podczas gdy w okresie: styczeń — marzec r. b. już o wspomniane 46,9%. Inaczej natomiast kształtuje się wywóz zamorski, wykazując w pierwszym kwartale r. b. 2,2%-owy wzrost. W liczbach absolutnych wywóz zamorski w powyższym okresie czasu roku bieżącego wyniósł 1.635.233,4 ton, wobec 1.600,636,8 ton w tym samym czasokresie roku ubiegłego, wykazując nadwyżki zaledwie 34.596,6 ton.

Zmiany te spowodowane zostały poważnymi obrotami zamorskimi w mies. marcu r. b., a przede wszystkim jego importem zamorskim, który niewiele się różni od rekordowych wyników importu roku ubiegłego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. sprawozdawczym (742.080,5 ton) złożył się przywóz zamorski — 152.589,1 ton. oraz wywóz zamorski — 589.491,4 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu marcu r. b. (152.589,1 ton) wykazuje poważny 39,01%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zamor-

skim w ub. mies. lutym r. b. (109.767,8 ton), oraz jeszcze poważniejszy 58,7%-owy wzrost w stosunku do mies. marca 1936 r. (96.100,6 t.)

Poważny ten wzrost przywozu zamorskiego w porównaniu z ub. mies. lutym zawdzięczać należy czterem podstawowym surowcom obrotu zamorskiego w porcie gdyńskim: złomowi żelaznemu, żużlom Thomasa, fosforytom i pirytom. Szczególnie dobre rezultaty daje przywóz złomu żelaznego, wykazując ok. 100 procentowy wzrost w porównaniu z ubiegłym mies. lutym r. b. (54.912 ton wobec 28.289 ton w mies. lutym r. b.) O przyczynach, wywołujących ten wzrost wspominaliśmy z tego miejsca już kilkakrotnie. Poza złomem żelaza zwraca uwagę wzrost dwu podstawowych surowców w fabrykach nawozów sztucznych: żużli Thomasa i fosforytów. W dotychczasowych obrotach tymi artykułami prawie że nie spotykaliśmy się z jednoczesnym wzrostem obu. Niemal zawsze w ubiegłych latach wzrost jednego z nich kompensował spadek drugiego i na odwrót. W liczbach absolutnych import zamorski żużli Thomasa wyniósł w mies. sprawozdawczym 15.000 ton wobec 12 ton w mies. lutym r. b. oraz 8.900 ton w miesiącu marcu 1936 r. Fosforytów natomiast przywieziono 12.994 ton wobec 5.250 ton w ub. mies. lutym r. b. oraz 10.898 ton w miesiącu marcu 1936 r. Oba te surowce wykazują wzrost nawet w porównaniu z przywozem w mies. marcu ubiegłego roku. Ostatni z tej grupy czterech surowców piryty są pierwszym transportem przywiezionym w roku bieżącym. W dwóch pierwszych miesiącach roku bieżącego pirytów nie importowano. Piryty są bardzo ważnym surowcem w produkcji kwasu siarkowego i oznaczałoby to ożywienie produkcji przemysłu chemicznego. Tym bardziej, że w porównaniu z przywozem pirytów w miesiącu marcu ubiegłego roku miesiąc sprawozdawczy wykazuje ok. 50%-owy wzrost (5.540 ton w m. marcu br. wobec 3.701 ton w m. marcu 1936 r.)

Poza wyżej wymienionymi surowcami wykazały wzrost pozycje: ryż surowy — 5.844 ton w marcu rb. (61 ton w m. lutym rb.), owoce suszone — 356 t. (253 t.), orzechy i migdały — 141 t. (137 t.), korzenie — 160 t. (104 t.), rośliny i materiały roślinne — 69 t. (41 t.), oleje — 242 t. (190 t.), smoła i smary — 42 t. (16 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 436 t. (371 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.440 t. (1.359 t.). tran — 445 t. (251 t.), tytoń — 247 t. (25 t.), siarka — 585 t. (531 t.), przetwory chemiczne — 257 t. (241 t.), farby — 40 t. (33 t.), garbniki — 1.426 t. (1.285 t.), odpadki wełny — 126 t. (84 t.), przędza wełniana — 74 t. (22 t.), odpadki bawełny — 347 t. (275 t.), przędza bawełniana — 201 t. (163 t.), juta — 1.120 t. (623 t.), szmaty — 2.433 t. (1.810 t.), kauczuk — 680 t. (631 t.). wyroby gumowe — 205 t. (128 t.), celuloza — 1.173 ton (731 t.), żelazo surowe — 713 t. (416 t.), miedź — 1.307 t. (861 t.), maszyny, aparaty i części — 728 t. (600 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 518 t. (334 t.)

Z wyżej wymienionych pozycyj zwraca uwagę wybitnie sezonowy poważny wzrost przywozu ryżu surowego. Dobre rezultaty daje również import celulozy w przeważnej mierze pochodzenia tranzytowego. Z grupy metali i wyrobów zwraca uwagę poważny wzrost przywozu miedzi. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahanie sezonowe.

Do pozycyj przywozu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek w porównaniu z ub. mies. lutym r. b. należą: nasiona różne — 56 t. (675 t.), nasiona oleiste różne — 3.829 t. (8.980 t.), owoce świeże — 7.975 t. (9.747 ton), kawa — 345 t. (489 t.), kakao — 555 t. (928 t.), żywica — 352 t. (502 t.), śledzie świeże — 1.066 t. (2.639 t.), śledzie solone — 1.932 t. (3.504 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 3.831 t. (16.869 t.), asfalt — 48 t. (95 t.), napoje alkoholowe i inne — 71 t. (119 t.), skóry — 2.402 t. (2.560 t.), wełna — 1.932 t. (3.535 t.), bawełna — 6.979 t. (7.506 t.), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 47 t. (51 t.), papier i makulatura — 1.699 t. (1.834 t.), papa i tektura — 16 t. (22 t.), metale różne — 176 t. (422 ton), cyna — 91 t. (203 t.), cynk — 61 t. (306 t.), wyroby żelazne i metalowe — 210 t. (284 t.), oraz samochody, motocykle i ich części — 134 t. (376 ton).

Poza sezonowym czysto spadkiem przywozu owoców świeżych, oraz śledzi należałoby podkreślić poważny spadek przywozu nasion oleistych, rud różnych oraz bawełny surowej.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu marcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

PRZYWÓZ (tony)

	Marzec 1937 r.	Marzec 1936 r.
Nasiona różne	56	179
nasiona oleiste	3.829	4.508
ryż surowy	5.844	7.927
owoce świeże	7.975	7.456
owoce suszone	356	519
konserwy owocowe	5	4
orzechy i migdały	141	96
kawa	345	927
herbata	191	138
kakao	555	340
korzenie	160	112
rośliny i materiały roślinne	69	14
żywica	352	762
śledzie świeże	1.066	1.179
śledzie solone	1.932	1.408
rudy różne i wypałki piryt.	3.831	431
piryty	5.540	3.701
oleje	242	179
smoła i smary	42	83
asfalt	48	11
tłuszcze i oleje roślinne	436	405
tłuszcze zwierzęce surowe	1.440	1.304

tran	445	331
napoje alkoholowe i inne	71	93
tytoń	247	275
siarka	585	239
przetwory chemiczne	257	201
farby	40	44
garbniki	1.426	1.784
fosforyty	12.994	10.898
żużle Thomasa	15.000	8.900
skóry	2.402	2.266
wełna	1.932	2.715
odpadki wełniane	126	83
przędza wełniana	74	44
bawełna	6.979	9.620
odpadki bawełny	347	122
przędza bawełniana	201	176
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	47	209
juta	1.120	1.190
szmaty	2.433	852
kauczuk	680	749
wyroby gumowe	205	124
papier i makulatura	1.699	943
papa, tektura	16	—
celuloza	1.173	947
żelazo surowe	713	459
metale różne	176	142
złom żelazny	54.912	14.278
miedź	1.307	2.114
cyna	91	17
cynk	61	31
wyroby żelazne i metalowe	210	387
maszyny, aparaty i części	728	660
części wagonów i lokomot.	518	670
samochody, motocykle i cz.	134	98
różne	8.785	2.757
Razem	152.589	96.101

Spośród poważniejszych pozycyj wyżej podanego zestawienia zwraca uwagę około 50%-owy wzrost przywozu pirytów, około 20%-owy wzrost fosforytów, ok. 60%-owy wzrost żużli Thomasa, ok. 30%-owy spadek przywozu bawełny, ok. trzechkrotny wzrost przywozu szmat, oraz ok. czterechkrotny wzrost przywozu złomu żelaznego.

Wywóz zamorski (589.491,4 ton) wykazuje wzrost aczkolwiek znacznie mniejszy niż przywóz. Wzrost ten w porównaniu z ub. mies. lutym (499.536,7 t.) wyniósł 18% oraz w stosunku do miesiąca marca 1936 r. (487.666,5 ton) + 20,8%. Wzrost ten spowodowały przede wszystkim dwa podstawowe surowce wywozu t. j. węgiel eksportowy oraz drzewo tarte. Węgiel eksportowy w porównaniu z ub. mies. lutym wykazuje wzrost ok. 25%-owy (448.889 t. w marcu r. b. wobec 355.824 t. w m. lutym rb.) oraz drzewo tarte o przeszło 50% (12.823 t. w m. marcu rb. wobec 7.856 t. w m. lutym rb.) Na wzrost obu tych pozycyj poza czynnikami sezonowo - koniunkturalnymi przyczyniła się w niemałym stopniu różnica trzech dni pomiędzy miesiącem lutym i marcem rb. Poza powyższymi pozycjami wzrósł wywóz: szynek i innych peklowanych — 1.657 t. (109 t.), jaj — 678 t. (82 t.), cementu — 219 t. (34 t.), soli — 188 t. (brak), makuchów — 1.743 t. (1.645 t.), salmiaku — 111 t. (75 t.), karbidu — 435 t. (39 t.), mączki kostnej — 452 t. (brak), bieli cynkowej — 805 t. (482 t.), saletry — 16 t. (brak), skór — 232 t. (210 t.), bali i słupów — 71 t. (brak), klepek — 60 t. (brak), wyrobów koszykarskich — 107 t. (78 t.), papieru — 595 t. (457 t.), celulozy — 417 t. (301 t.), żelaza handlowego — 10.105 t. (7.087 t.), szyn kolejowych — 12.134 t. (7.767 t.) oraz rur żelaznych i żeliwnych — 4.441 t. (2.855 t).

Spośród produktów hodowlanych szczególnie dobre rezultaty daje wywóz szynek i innych wyrobów peklowanych i t. p. oraz jaj. Z produktów chemicznych zwraca uwagę przeszło 10-krotny wzrost eksportu karbidu. Odpowiednikiem wzrostu przywozu surowców hutniczych jest bardzo poważny wzrost wywozu szeregu produktów hutniczych, a przede wszystkim szyn kolejowych, żelaza handlowego oraz rur żelaznych i żeliwnych.

Do pozycyj wywozu, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lutym, należą: strączkowe — 150 t. (310 t.), mąka ryżowa — brak (225 t.), mąka pastewna — brak (304 t.), słód — 4.519 t. (4.557 t.), nasiona i rośliny — 300 t. (308 t.), bekony — 1.494 t. (1.604 t.), masło — 77 t. (166 ton), węgiel bunkrowy — 40.988 t. (42.687 t.), koks — 20.437 t. (20.650 t.), oleje i parafina — 3 t. (27 t.), tłuszcze zwierzęce — 475 t. (572 t.), przetwory mięsne — 1.699 t. (1.761 t.), cukier — 1.699 t. (1.761 t.), napoje alkoholowe — 1.750 t. (2.826 t.), sól potasowa — 450 t. (brak), siarczan amonu — brak (15.004 t.), tkaniny — 562 t. (730 t.), bawełna i odpadki — 364 t. (986 t.), wyroby z drzewa — 549 t. (556 t.), dykty i forniery — 1.502 t. (1.802 t.), meble gięte — 338 t. (363 t.), papa i tektura — 297 t. (366 t.), żelazo surowe 732 t. (926 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.017 t. (2.504 t.), cynk — 1.006 t. (1.568 t.), oraz blacha cynkowa — 542 t. (689 t.)

Niewielki stosunkowo spadek wielu spośród powyższych pozycyj wywozu utrzymuje się w granicach normalnych wahań miesięcznych. Zwraca natomiast uwagę zupełny zanik wywozu siarczanu amonu, który w ubiegłym miesiącu lutym osiągnął tak rekordowe wyniki oraz braku pozycyj wywozu mąki ryżowej oraz pastewnej.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu marcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

WYWÓZ (tony)

	Marzec 1937 r.	Marzec 1936 r.
Zboże	21	—
strączkowe	150	5
mąka ryżowa	—	150

mąka	73	3
mąka pastewna	—	90
ryż	1	—
słód	4.519	2.232
owoce świeże	16	306
konserwy owocowe	1	1
nasiona i rośliny	300	633
szynki i inne peklowane	1.657	33
bekony	1.494	1.345
drób i ptactwo bite	44	125
jaja	678	1.058
masło	77	320
cement	219	2.333
sól	188	—
węgiel eksportowy	448.889	376.963
węgiel bunkrowy	40.988	30.800
koks	20.437	21.796
oleje i parafina	3	7
tłuszcze zwierzęce	473	507
przetwory mięsne	1.699	913
cukier	1.750	2.893
napoje alkoholowe	6	6
makuchy	1.743	2.330
otręby	—	254
soda	—	253
salmiak	111	32
karbid	435	194
mączka kostna	452	—
biel cynkowa	805	233
saletra	16	9
siarczan amonu	—	188
skóry	232	22
tkaniny	562	482
bawełna i odpadki	364	332
bale i słupy	71	1.214
drzewo tarte	12.823	16.090
wyroby z drzewa	549	245
klepki	60	160
dykty i forniery	1.502	916
meble gięte	338	378
wyroby koszykarskie	107	119
papier	595	700
papa i tektura	297	148
celuloza	417	1.300
żelazo surowe	732	646
żelazo handlowe	10.103	4.477
metale różne	1	12
wyroby żelazne i metal.	1.017	2.156
szyny kolejowe	12.134	—
rury żelazne i żeliwne	4.441	2.595
cynk	1.006	955
blacha cynkowa	542	294
różne	14.350	8.212
Razem	589.492	487.667

W przeglądzie powyższego zestawienia zwraca uwagę wzrost wywozu węgla o 71.926 ton, bunkru o przeszło 10.000 ton; przeszło dwukrotny wzrost wywozu słodu, ok. 30-krotny wzrost wywozu szynek i innych peklowanych, ok. 2½-krotny wzrost wywozu żelaza handlowego oraz pojawienie się poważnej pozycji szyn kolejowych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz wyjściu. Przyszło bowiem 450 (394) statków o pojemności 436.467 n. r. t. (392.207 n. r. t.), wyszło zaś 443 (389) statki o pojemności 424.208 n. r. t. (383.594 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Finlandia — 6, Norwegia — 7, Stany Zjedn. Am. P. — 8, Włochy — 9, Grecja — 10, Estonia — 11, Łotwa — 12, Holandia — 13, Z. S. S. R. — 14, Panama — 15, W. M. Gdańsk — 16 itd. Pierwsze pięć bander pozostało bez zmian. Przesunęły się natomiast bandery Finlandii z 8 miejsca (w m. lutym) na 6 (w m. marcu), Norwegii z 6 na 7, Stanów Zjedn. Am. P. z 7 na 8 oraz Włoch z 12 na 9. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw (17). Średni tonaż statku, zawijającego do portu w m. marcu rb. wyniósł 969.9 n. r. t. (995,4 n. r. t.) Średni postój statku w porcie wyniósł 59,9 godzin (51,7 godzin). Średnia ilość statków w porcie wyniosła 58 (52).

Ruch statków w miesiącu marcu r. b. ilustruje poniższe zestawienie.

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	59	74.409	60	71.413
W. M. Gdańsk	3	1.761	2	823
Anglia	19	37.663	16	30.774
Belgia	1	506	1	506
Dania	58	37.848	57	35.569
Estonia	14	10.658	14	10.658
Finlandia	24	33.552	23	30.953
Grecja	7	17.412	8	20.535
Holandia	11	4.753	12	5.949
Islandia	1	469	1	469
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	6	7.825	7	8.255
Niemcy	69	48.072	69	46.781
Norwegia	34	28.564	29	25.904
Panama	2	2.653	2	1.756
Stany Zjedn. Am. P.	8	24.864	8	24.864
Szwecja	125	80.711	122	80.642
Węgry	1	346	1	346
Włochy	6	20.534	7	24.128
Z. S. R. R.	3	3.516	3	3.516
Razem	450	436.467	443	424.208

Ruch pasażerów pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych wykazuje pewne nieznaczne ożywienie. Przyjechało bowiem 443 osoby (203) w tym: z Anglii — 61, Argentyny — 82, Belgii — 33, Danii — 65, Finlandii — 8, Francji — 1, Holandii — 2, Kanady — 33, Niemiec — 4, Norwegii — 2, Por-

tugalii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 130, Szwecji — 15. Wyjechało zaś 2.000 osób (1.510), w tym: do Anglii — 758, Argentyny — 4, Brazylii — 893, Danii — 7, Estonii — 2, Francji — 71, Kanady — 63, Niemiec — 2, Stanów Zjedn. A. P. — 197, Szwecji — 2, oraz via W. M. Gdańsk — 1 osoba.

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę wzmożenie się wyjazdu pasażerów do Anglii. Są to w przeważnej mierze emigranci, kierowani via Londyn — Southampton do Ameryki Południowej.

ROZWÓJ ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ.

Żegluga przybrzeżna, utrzymywana przez „Żeglugę Polską" S. A. między Gdynią a portami Jastarnią, Helem oraz z letniskiem Orłowem, stale się rozwija. Ruch pasażerski na obsługiwanych liniach w roku 1936 jest dwukrotnie większy, aniżeli w roku 1931 i 1932.

Liczba przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach przedstawia się następująco w 1000 osób:

1931 — 127	1934 — 208
1932 — 121	1935 — 182
1933 — 170	1936 — 232

Jasną jest rzeczą, że najintensywniejszy ruch pasażerski przypada na miesiące letnie — sezon. W lipcu 1936 r. np. przewieziono 82 tysiące pasażerów. Jest to cyfra rekordowa.

W miesiącach zimowych, późnej jesieni i wiosną Żegluga, utrzymując komunikację tylko z Helem, przewozi średnio 2 tysiące pasażerów miesięcznie. *BP.*

KOMUNIKACJA LOTNICZA GDYNIA-WARSZAWA.

Komunikacja lotnicza na linii Gdynia — Warszawa (dawniej Gdańsk—Warszawa) stale się rozwija, o czym świadczą liczby:

W r. 1936 przewieziono pasażerów w kierunku Warszawy 1.406 osób, w kierunku Gdyni — 1.717 osób, gdy w roku 1935 przewieziono w kierunku Warszawy 755 osób, a w kierunku Gdańska — 955 osób.

W roku 1936 przewieziono bagażu w obie strony 68 ton, gdy w roku 1935 przewieziono zaledwie 24 tony.

Wykorzystano miejsca w samolotach w roku 1936 w 58% w kierunku Warszawy i w 80% w kierunku Gdyni, gdy w roku 1935 wykorzystanie miejsc w odpowiednich kierunkach wynosiło 39% i 52%.

Rok obecny przyniesie niewątpliwie dalszy rozwój tego środka lokomocji.

Komunikacja na tej linii otwarta została 4 kwietnia. Według nowego rozkładu odlot z Gdyni następuje o godz. 7,30, przylot do Warszawy o godz. 9-ej, odlot z Warszawy o godz. 15,15, przylot do Gdyni o godz. 16,45.

PRZEKSZTAŁCENIE F. BERGENSKE.

Firma „Det Bergenske Dampskibsselskab" w Bergen, która była dotychczas wyłącznym właścicielem tego przedsiębiorstwa, odstąpiła przeważną część swych udziałów nowym akcjonariuszom. Większość udziałów obu przedsiębiorstw obejmuje nowo utworzona polska grupa finansowa, pozostała zaś część kapitału zostaje przyjęta przez zaprzyjaźnione koła żeglugowe w Skandynawii i Anglii, wśród których firma „Bergenske" w Bergen będzie zajmowała nadal czołowe stanowisko.

W związku z tymi przekształceniami organizacyjnymi nastąpiła zmiana nazwy przedsiębiorstwa, która od 1 kwietnia rb. brzmi:

w Gdyni: „Bergtrans" Towarzystwo Żeglugowe, Spółka z ogr. odp.

w Gdańsku: „Bergtrans" Towarzystwo Żeglugowe S. A.

Po zakończeniu prac reorganizacyjnych, ustalony zostanie skład nowego Zarządu i Rady Nadzorczej. Dotychczasowy główny Dyrektor p. Jens Ejboel, kierujący przedsiębiorstwem od chwili jego założenia, pozostaje nadal w składzie nowego Zarządu.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBOWEGO

ROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU CEGIELŃ W OBWODZIE DOLNEJ WISŁY.

Dnia 17 marca br. odbyło się w Bydgoszczy roczne walne zebranie Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, obejmującego cały teren Izby P.-H. w Gdyni, — któremu przewodniczył prezes inż. A. Dziedziul — wiceprezes naszej Izby.

Po przyjęciu sprawozdania z działalności Zarządu i sprawozdania Komisji Rewizyjnej, udzielono Zarządowi absolutorium i wybrano ponownie dotychczasowy Zarząd z prezesem inż. A. Dziedziulem i w-prezesem arch. J. Handzelewiczem na czele, na miejsce zaś zmarłego G. Steffena wybrano do Zarządu inż. Wiktora Jakobsa z Lubicza. Budżet na rok 1937 i wysokość składki członkowskiej uchwalono jednogłośnie.

W dalszym ciągu zebrania obradowano nad najżywotniejszymi obecnie dla przemysłu ceramicznego sprawami. Mianowicie omówiono obszernie sprawę zawierania umów robotniczych i taryf płac; normowanie przymusowe cen cegły przez rząd; przewidziane zmiany w taryfie kolejowej na materiały ceramiczne; nowe rozporządzenie o dostawach i robotach rządowych i sprawę praktykantów letnich w cegielniach.

Zebranie zajmowało się również aktualną sprawą budowy z cegły i pustaków zamiast z drzewa osad parcelacyjnych na terenie woj. Pomorskiego.

Na zakończenie prezes inż. Dziedziul podkreślił, że Zw. Cegielń, będąc członkiem Stałej Delegacji Zrzeszeń Przemysłowców Ceramicznych w Polsce, ściśle współpracuje ze Zw. Fabrykantów w Bydgoszczy i w Poznaniu oraz z Okręgowym Zw. Pracodawców w Bydgoszczy, który reguluje stosunki pomiędzy pracobiorcami i pracodawcami na terenie Zw. Cegielń.



ROZMAITE ZNACZENIE TERMINU „F. O. B." W GANDAWIE I W ANTWERPII

Znany termin ekspedycji morskiej: „Fob" t. zn. „free on board" ma rozmaite znaczenie w zastosowaniu do poszczególnych portów. Tak np. „f. o. b. Ghent" ma inne znaczenie niż „f. o. b. Antwerp". W Gandawie bowiem dba o załadowanie makler okrętowy, otrzymując towar od sprzedawcy na nabrzeżu na jego konto i następnie ładuje towar na statek na koszt tego ostatniego. W Antwerpii sprzedawcy towaru „f. o. b. Antwerp" zazwyczaj posługują się stewedorem, który odbiera towar na nabrzeżu i dostarcza go agentowi statku w terminie kiedy może on go odebrać dla bezpośredniego załadowania na statek.

Pierwszy system jest znacznie mniej kosztowny; możliwość jego zastosowania w Gandawie powstała na tle szablonowego, nieskomplikowanego załadowania na statki morskie stali, która jest jednym z głównych artykułów eksportowych tego portu. Stal ta w sztabach układana jest przy torach, więc nawet nie zawsze załadowywana bywa wprost z lorów kolei na statek, lecz za to zazwyczaj tym samym dźwigiem, i w tej samej partii. Tymczasem w Antwerpii statki ładują w rozmaitych basenach, a przy kompletowaniu ładunku muszą uwzględniać miejsce dla ładunku kompletowanego dodatkowo w portach innych krajów, jak również musi być przewidziane przyszłe wyładowanie różnych partyj towaru w różnych portach zamorza.

Wobec tego tańszy system Gandawy nie może być zastosowany w Antwerpii. Typowy port okrężnych podróży, mieszanych ładunków i drobnicy nie jest więc tak korzystny dla ekspedycji stałych i typowych transportów określonego towaru, co port przemysłowy wyspecjalizowany w danym kierunku.

ROZWÓJ RUCHU W TRZECH WIELKICH PORTACH SZWECJI.

Ruch wejściowy w trzech głównych portach Szwecji: Göteborgu, Sztokholmie i Malmö kształtował się w ostatnich czterech latach, w porównaniu z rokiem 1929 jako najlepszym z lat przedkryzysowych, jak następuje:

	Göteborg	Sztokholm	Malmö
1929	7.207	5.233	6.219
1933	7.216	5.061	6.503
1934	7.728	5.443	6.829
1935	8.738	6.037	6.871
1936	9.483	6.569	—

Z powyższego widać, że w ostatnim czasie rozwój ruchu w Göteborgu postępuje najszybciej, natomiast w Malmö od 2 lat przyrost jest nieco zahamowany. Sztokholm pod tym względem zajmuje miejsce pośrednie.

PORT LONDYNU W 1936 ROKU.

Według sprawozdania „Port of London Authority" rok 1936 w obrotach portu był rekordowym. Tonaż ruchu statków (na wyjściu i wejściu) wzrósł z 59,8 mil. ton w 1935 r. do 62,2 mil. ton net (rok 1934 — 58,9 mil. ton, 1933 — 56,5 mil. ton). Wzrost między rokiem 1933 a ostatnim wynosi ok. 10% i ogólny ruch w porcie londyńskim reprezentuje 17,1% obrotu wszystkich portów Zjednoczonego Królestwa; w 1933 r. — 16,9%. W związku ze wzmożonym obrotem powstała konieczność dokonania szeregu ulepszeń i modernizacji portu — toteż w maju 1936 r. ustalono, że koszt tych prac wyniesie Ł 12 mil. Program ten jest realizowany w miarę uzyskiwania funduszów; i tak między innymi zbudowano szereg nowych nabrzeży, pobudowano nowe magazyny, przeprowadzono elektryfikację nabrzeży i t. p.

PRZEPOWIEDNIA TRZECH POMYŚLNYCH LAT W ŻEGLUDZE.

Marius H. Nielsen, znany 70-letni armator duński, czł. Komitetu Żeglugi, komitetu związku armatorów duńskich i licznych innych organizacyj żeglugowych oświadczył redakcji „Scandinavian Shipping Gazette" co następuje:

„Dwa lata temu przepowiedziałem ożywienie w żegludze morskiej na rok 1937 (co się sprawdziło) i twierdzę, że mamy obecnie przed sobą co najmniej trzy pomyślne lata. Nie ma wystarczającej ilości tonażu, ażeby zaspokoić popyt na statki i to uwarunkuje wysokość frachtów. Doświadczenie moje w żegludze handlowej sięga wstecz do roku 1890 i miałem sposobność obserwować jak rynek żeglugowy zwyżkuje i opada, podobnie jak fale morza, po którym statki żeglują".

„Przepowiadam obecnie dobre czasy, które nadchodzą, gdyż wiem, że Ameryka kroczy w kierunku większego i swobodniejszego udziału w handlu światowym, że przemysł zbrojeniowy oznacza wzmożenie przewozów, wreszcie, że odbudowa tego co zrujnowano w Hiszpanii oznacza również zatrudnienie tonażu. Posiadacze udziałów okrętowych nie powinni jednak oczekiwać wysokich dywidend podczas pomyślnych lat, gdyż winniśmy gromadzić fundusze rezerwowe, ażeby później móc stawiać czoło złym czasom".

DOBRE ZATRUDNIENIE FLOTY ŁOTEWSKIEJ.

W chwili obecnej flota handlowa Łotwy jest znacznie lepiej zatrudniona aniżeli podczas któregokolwiek z lat przedkryzysowych. Tonaż Łotwy jest jeszcze jednak mniejszy aniżeli na 1 I 1931, kiedy stan jej był najwyższy, przy 153 statkach i 207 tys. ton rejestrowych brutto. Stan na 1 I 1937 był: 102 statki z 181 tys. ton brutto, wobec 111 statków z 172.500 ton brutto na 1 I 1936. W ostatnim roku więc tonaż już się nieco zwiększył, chociaż ilość statków jeszcze ulegała zmniejszeniu, wobec czego średni tonaż łotewskiego statku się podniósł.

GŁÓWNE PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGOWE FINLANDII.

Według sprawozdania Związku Armatorów Fińskich za rok 1936 tonaż związku w roku sprawozdawczym zwiększył się z 132 statków o 284.317 tonach brutto na 150 statków z 323.730 t. brutto. Oto kolejność tonażu największych przedsiębiorstw żeglugowych Finlandii:

Finska Angfartygs A. B., Helsinki 68.522 t. r. brutto
Antti Wihuri, Helsinki 34.850 t. r. brutto
Gustaf B. Thorden, Helsinki 32.453 t. r. brutto
Zachariassen 24.670 t. r. brutto
Hansen 20.547 t. brutto
Bielsen & Thorden 16.276 t. r. brutto
Finska Syd Amerika Linien 13.901 t. r. brutto

po czym następują: Atlanta (bierze udział w ruchu Finska Syd), Nordström, Bore (bierze udział w ruchu Finska Syd), Paulin i Hacklin.

BILANS NORWESKO - AMERYKAŃSKIEJ LINII ZA R. 1936.

Wpływy Norske Amerika Linien za rok 1936 wyniosły 15.023 tys. koron wobec 14.117 tys. koron w roku poprzednim, wydatki — 12.851 tys. koron wobec 12.694 tys. koron w roku 1935. Nadwyżka więc dochodów wyniosła 2.127 tys. koron wobec 1.424 tys. koron w roku poprzednim. Na amortyzację odpisano 1.091 tys. koron, 279 tys. koron na zwiększenie funduszów towarzystwa, oraz 600 tys. koron na wypłatę dywidendy udziałowcom, w wysokości 5 proc. nominalnej wartości akcyj.

ZAROBKI FLOTY GRECKIEJ

Dochody floty greckiej wzrosły z Ł 1.749.072 w 1935 r. do Ł 2.823.347 w 1936 r., suma walut wprowadzonych w ten sposób do kraju oceniana jest na Ł 1.750.000 w porównaniu z Ł 1.500.000 w roku 1935. Stan floty według rejestru statków wynosi: w 1936 r. — 605 statków pojemności 1.794.429 ton. w 1935 r. — 629 statków pojemności 1.878.760 ton.

NAJWIĘKSZY SUCHY DOK W PÓŁNOCNEJ EUROPIE.

Firma „Eriksberg Shipbuilding Co" w Göteborgu postanowiła powiększyć pojemność swego suchego doku tak, że będą mogły być wprowadzane największe statki szwedzkiej floty handlowej. Obecna zdolność ogranicza się do pojemności 20,000 t. Jest to największy suchy dok w Europie północnej.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZEPISY I FORMALNOŚCI CELNE W BRAZYLII.

W celu zorientowania eksporterów polskich w przepisach celnych brazylijskich, podajemy poniższe wyjaśnienia.

Poza opłatą właściwego cła przewidzianą odnośną pozycją taryfy celnej, obowiązuje w Brazylii dopłata 10% od sumy właściwego cła. Opłata ta stanowi szereg skomasowanych dodatkowych opłat i taks.

Dopłatę w wysokości 2% ad valorem, przeliczaną w ekwiwalencie milrejsa złotego, zniesiono dekretem nr 24.577 z dn. 4 lipca 1934 r., przy czym jednocześnie ustanowiono tymże dekretem wspomnianą wyżej dopłatę 10%.

W myśl dekretu rządu brazylijskiego nr 24.343 z dnia 5 lipca 1934 r., pobierane są opłaty ad valorem, t. j. w wysokości 33% do 40% od wartości towaru w następujących wypadkach:

1) gdy towar wg stawek tar. cel. podlega opł. ad valorem (kruszce, kamienie drogocenne ect.);
2) gdy towar nie jest wymieniony w tar. cel., wzgl., gdy towar nie daje się zaklasyfikować w odnośnej poz. tar. cel.;
3) części składowe, tworzące całość z obiektem, podlegającym opłacie od sztuki w myśl § 18 tar. cel.;
4) wzory i próbki, których wartość nie przekracza sumy Rs. 50.000 mimo, że odnośne towary są wyszczególnione w taryfie celnej;
5) aparaty i części składowe do używanych maszyn, należących do statków handlowych i wojennych;
6) drobne przedmioty, znajdujące się w bagażu pasażerów;
7) wszelkie inne przedmioty, które przez swą różnorodność utrudniają odprawę celną wg odnośnych stawek, wyszczególnionych w taryfie.

W myśl art. 48 przy odprawie celnej ad valorem, jak przy odprawie celnej w ogóle, obowiązuje przedstawienie następujących dokumentów: faktury handlowej, konsularnej i świadectw pochodzenia towarów, zawizowanych przez Konsulat Brazylijski i stwierdzających pochodzenie oraz cenę towaru.

Za podstawę dla obliczeń ad valorem służy zadeklarowana wartość towaru, przeliczona na walutę krajową po przeciętnym kursie z poprzedniego miesiąca, przy czym do tej kwoty dolicza się należną stawkę procentową.

WARUNKI DOSTAW DREWNA NA KUBĘ.

Jedynym gatunkiem drzewa pochodzenia polskiego, który konsumuje się dotychczas na Kubie, jest jodła znana pod nazwą „pinsapo", również „abeto", po angielsku nazywana „polish white wood", używana do fabrykacji skrzyń do opakowania i zastępująca „spruce" kanadyjską. Dostawy, jakie nadchodziły z Polski, dokonywane były za pośrednictwem firm zagranicznych.

Tarcica importowana dla celów wyżej wskazanych musi mieć wymiary w calach angielskich: grubości 1" około 95% i grubości 5/4" i 6/4" ok. 5%, wszystkie te trzy gatunki sprzedawane są po tej samej cenie.

Szerokość wynosi od 4" do 12" i importerzy wskazują wymaganą szerokość przy podpisywaniu kontraktów. Ogólnie biorąc nie ma różnicy cen w szerokościach od 4 do 10", lecz tarcica szerokości 11" i 12" uzyskuje ceny o 2 do 2½ dol. amer. wyższe na tysiącu stóp.

Wszystkie deski winny być tarte ściśle według miar angielskich; cal angielski odpowiada dokładnie 0,0254 m.

Handel drzewem na Kubie spoczywa w rękach domów importowych są to firmy dawne pracujące w tej branży.

Przyjęte są następujące warunki płatności: 60-dniowy kredyt lub gotówka za dokumenty z 2% rabatu (na żądanie kupującego). Przy zakupach jodły z Europy w niektórych wypadkach przyjęto zasadę: opłata netto gotówką bez rabatu przy doręczeniu dokumentów załadowania.

Ceny winny być zawsze ustalone w dolarach USA, cif Hawana, za tysiąc stóp powierzchni, przy czym w cenę należy wkalkulować 5% opłat konsularnych (doliczając do cen netto w tartaku), 25 centów za tysiąc stóp dla taksatora w Kubie, oraz komisowe dla agentów (około 5% od cen cif).

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TRAWY MORSKIEJ W HOLANDII.

Holandia jest odbiorcą, zarówno trawy morskiej jak i leśnej. Trawa morska jest nieco droższa, kupują ją głównie z Danii i płacą cenę od 7 do 8 Hfl. za 100 kg loco Amsterdam. Za trawę leśną lepszą, za jaką uchodzi trawa niemiecka i austriacka płaci się od 6—7 Hfl.: za trawę leśną polską trudniej osiągnąć wyższą cenę niż 5,50 za lepsze gatunki. Cło na trawę zarówno morską jak i leśną wynosi tylko 1% ad val.

Statystyki holenderskie notują w roku 1935 import trawy morskiej łącznie z leśną (zwaną w Holandii alpejską), a mianowicie: 174.014 kg za 10.644 Fl.; w tym z Danii 101.045 kg za 5.258 Fl., z Niemiec 72.350 kg za 5.240 Fl. W 1936 roku import się zwiększył, wynosząc 229.000 kg za ca 16.000 Fl. Statystyka holenderska miesięczna nie wyodrębnia Polski, chociaż w ostatnich miesiącach nadeszło kilka wagonów trawy, dotychczas jednak wyłącznie leśnej.

Po osuszeniu części środkowego morza „Zuidersee" w Holandii oraz odgrodzenia większej części tegoż od morza, holenderska trawa morska podlega coraz większej degeneracji i stąd popyt na zagraniczną trawę morską zwiększył się, szczególnie, iż trawa używana jest także do celów budowniczych (do wyrobu cegiełek itp.)

Trawa zapakowana winna być po skręceniu.

Według zdania kilku poważnych kupców, zorganizowanie eksportu trawy morskiej z Polski mogłoby doprowadzić do ciekawych transakcyj.

Adresy firm zainteresowanych importem z Polski znajdują się w P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ARTYKUŁÓW FOTOGRAFICZNYCH W MAROKKU.

Zakłady fotograficzne w Marokko używały dotychczas do swych prac głównie artykułów pochodzenia francuskiego.

W 1935 r. przywieziono do Marokka papieru fotograficznego:

z Francji	17.920 kg	wartości	201.645 fr. fr.
z Belgii	5.341 ,,	,,	148.779 ,,
z Niemiec	2.467 ,,	,,	93.828 ,,
z Anglii	1.683 ,,	,,	63.416 ,,
z Algerii	30 ,,	,,	60 ,,
Razem	27.441 ,,	,,	507.728 ,,

błon fotograficznych:

z Francji	8.974 kg	wartości	488.947 fr. fr.
ze St. Zjedn. A. P.	3.042 ,,	,,	196.547 ,,
z Niemiec	2.540 ,,	,,	141.105 ,,
z Anglii	179 ,,	,,	7.495 ,,
z Hiszpanii	57 ,,	,,	1.540 ,,
z Holandii	30 ,,	,,	2.210 ,,
Razem	16.411 ,,	,,	920.915 ,,

klisz fotograficznych:

z Francji	4.452 kg	wartości	48.467 fr. fr.
z Belgii	1.530 ,,	,,	21.462 ,,
z Niemiec	837 ,,	,,	15.959 ,,
z Anglii	47 ,,	,,	1.357 ,,
Razem	6.366 ,,	,,	87.245 ,,

Na skutek dewaluacji franka francuskiego artykuły fotograficzne znacznie podrożały w Marokko.

Obecna koniunktura w tej branży sprzyja wprowadzeniu polskich wyrobów fotograficznych do Marokka, które posiada prócz zakładów fotograficznych szereg zakładów prowadzących seryjny wyrób pocztówek (typy i widoki Marokka).

Oferty należy składać z podaniem cen we frankach francuskich, cif Casablanca. Zazwyczaj przyjęty jest system 2—3 miesięcznego kredytowania. Zapłata przy przedłożeniu dokumentów przewozowych może być akceptowana przez odbiorców tylko sporadycznie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE W OKRESIE OD 17 DO 27 MARCA 1937 ROKU.

BELGIA. Przy eksporcie z Polski do Belgii szereg towarów wymaga załączenia świadectw pochodzenia. Listę tych towarów mogą zainteresowani przejrzeć w P. I. E.

CHILE. Specjalnym dekretem uregulowana została sprawa odstępowania dewiz Bankowi Centralnemu po kursie oficjalnym (19,37 pesów za 1 dol.: kurs wolny — 26 pesów za 1 dol.), przy eksporcie towarów za granicę. Przy wywozie skór i wełny należy odstępować 20% dewiz, przy większości towarów 10%, a przy innych 1—3%, jak np. owsa, jęczmienia, grochu, otrąb, cementu, węgla, drzewa, masła, papieru, ziemniaków. Wywóz jaj i makuchów prasowanych zwolniony jest od obowiązku odstępowania dewiz.

CHINY. Z końcem lutego r. b. ukazał się dekret, zezwalający na bezcłowy przywóz instrumentów nawigacyjnych (poz. 630), oraz materiałów, przeznaczonych do budowy okrętów (poz. 255 b), o ile materiały te sprowadzane są przez stocznie chińskie. Dotyczy to również starych okrętów, przeznaczonych na rozbiórkę.

CZECHOSŁOWACJA. Dla ułatwienia przywozu i wywozu mniejszych przesyłek towarowych o małej wartości w obrocie prywatnym udziela min. handlu odpowiednich zezwoleń na osobnym formularzu bez pobierania opłat.

ESTONIA. Z dniem 19 III br. zniesiona została stawka celna na przywóz pszenicy, jęczmienia i owsa, jednak przy zachowaniu zezwoleń przywozu. Cło na cement zostało obniżone z 0,013 Kr. na 0,005 Kr. od kg netto przy utrzymaniu zezwoleń przywozu. Drobnej podwyżce (z 0,10 na 0,11 Kr. od kg) uległo cło na benzynę. Stawka minimalna na aparaty radiowe została podwyższona z 3 na 4.50 Kr. od kg netto, przy czym zachowano dawną stawkę przy aparatach, ważących więcej niż 16 kg. Począwszy od 15 IV br. ważna jest zniżka celna na surową kawę ziarnistą (1 Kr. od kg netto zamiast dotychczasowych 2,50). W taryfie wywozowej podwyższono znacznie stawki na okrąglaki.

FRANCJA. Zarządzeniem z dnia 21 III br. ustalono kontyngenty przywozowe do Francji na drzewo, wełnę drzewną, wyroby drzewne, żywice i wyroby z zawartością żywicy — w wysokości przeciętnych z lat 1935/36. Jedynie dla papierówki ustanowiono kontyngent dodatkowy w granicach do 90.000 ton.

Nasiona lucerny i koniczyny, importowane do Francji, muszą być zafarbowane w stosunku co najmniej 6%. Nasiona, zabarwione w mniejszym procencie są zakazane do przywozu.

GRECJA. Z ważnością od 15 II br. wprowadzono dodatkowo do poz. 178 tar. cel. liczbę f, obejmującą cienkie listki papieru, powleczone z jednej lub obu stron warstwą bakelitu, służące do zlepiania przedmiotów z drzewa. Stawka maksymalna w tej pozycji wynosi 70, minimalna — 50 drahm metalowych od 100 kg.

HISZPANIA. Rząd w Salamance wydał zarządzenie wprowadzające przymus odstąpienia zarówno przez osoby prywatne jak również firmy handlowe, banki i wszelkie inne instytucje, dewiz, będących w ich posiadaniu. Równowartość będzie wypłacona w pesetach. Poza tym ma być również oddane na rzecz państwa wszelkie złoto w formie depozytu.

Zarządzeniem z dn. 9 III 37 zaostrzone zostały przepisy dotyczące kontroli handlu zagranicznego. Zarówno przy przywozie jak i wywozie należy składać wnioski o uzyskanie pozwoleń wraz z odpowiednimi fakturami. We wniosku musi być wskazana cena poszczególnych gatunków towarów, jednostkowa i dla całej partii. Przy podawaniu cen należy wskazywać, czy są kalkulowane cif czy fob, a w tym ostatnim wypadku również koszty frachtów i ubezpieczenia. Podawanie cen niezgodnych z rynkowymi jest surowo karane.

W. P. IRLANDIA. Min. rolnictwa ogłosiło, że rejestrowani eksporterzy skór cielęcych korzystać będą z premii wywozowej w wysokości 10 szyl. od sztuki.

Przedłużono zakaz wywozu skór baranich z wełną o dalszy rok, t. j. do 21 III 1938.

KANADA. Zakazowi przywozu podlegają artykuły, noszące napis: „Aspirin" oraz „Vaseline".

Z powodu wstrzymania dostaw z Anglii, kanadyjscy konsumenci blachy postawili wniosek o bezcłowy przywóz blachy na pewien okres, a to celem zaopatrzenia się w blachę w innych krajach.

PALESTYNA. W „Customs Duties (Exemption) Order" nr 3 z dn. 15 II br. zarządzono bezcłowy przywóz narzędzi i artykułów sanitarnych, nabywanych przez władze komunalne dla użytku publicznego.

PANAMA. Ogłoszony został ostatnio projekt ustawy o zmianie panamskiej taryfy celnej. Zmiana ta ma przynieść liczne zniżki celne na cały szereg wyrobów; w niektórych wypadkach proponowane jest zniesienie cła. Tylko nieliczne wnioski dotyczą podwyżki cła na pewne artykuły.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. W „Tresury Decisions" z 25 II br ogłoszono listę państw, które są zwolnione od opłacania podatku od importu węgla w pierwszym półroczu 1937. Polska również należy do liczby tych państw; podatek opłacają natomiast Niemcy i Z. S. S. R.

TURCJA. Obniżce cła uległ przywóz zwyczajnego papieru gazetowego, podpadającego pod pozycję 328 A. Cło wynosi 1 funt tur. od 100 kg. Inne gatunki papieru, wymienione w tej pozycji, podlegają cłu w dawnej wysokości, tj. 9 f. t. od 100 kg.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. Ogłoszono dokładne przepisy odnośnie podawania cen w fakturach itp. przy imporcie różnych wyrobów stalowych do Unii.

Związek Fabrykantów Mebli z Unii wniósł projekt wprowadzenia ceł antidumpingowych na importowane z zagranicy meble stolarskie. Motywy wniosku wynikają z wzrastających cyfr importu tanich mebli z Europy. Rząd odnosi się przychylnie do wysuwanych projektów.

WŁOCHY. Włoskie min. skarbu wyjaśniło, że licencje przywozowe, wystawione na I półrocze 1937, winny być wykorzystane tylko w połowie w pierwszym kwartale br., natomiast druga połowa zezwoleń odnosi się do przywozu w czasie od 1 IV do 30 VI br. Towary, które na podstawie tych licencyj nie zostały wprowadzone przed końcem I kwartału, mogą być importowane bez trudności w drugim ćwierćroczu.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Zezwolenia na import do Afryki Wsch. Włoskiej wydaje Komisja kontroli walut przy rządzie w Addis Abeba, jak również na zapłatę w walucie zagranicznej towarów niezbędnych dla A. O. I. Pierwszeństwo w dostawach mają towary włoskie oraz towary zagraniczne płatne w lirach włoskich.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Różne. Firma agenturowa w Karachi (Indie Bryt.) nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/7413/22/KL.

Firma komisowa w Meksyku interesuje się importem artykułów chemicznych oraz włókienniczych. E/7495/4C/KL.

Firma komisowa w Guatemali obejmie przedstawicielstwo artykułów różnego rodzaju. E/6043/42/KL.

Artykuły chemiczne. Poważna firma komisowa duńska wprowadzona również na rynki szwedzki i norweski nawiąże kontakt z eksporterami chemikalij. używanych w przemyśle mydlarskim, farbiarskim i papierniczym. P/7890/3L/TC.

Bandaże, wata, konfekcja. Firma szwajcarska w Bagdadzie interesuje się nawiązaniem kontaktów handlowych z eksporterami polskimi w zakresie rozmaitych artykułów. a m. in. waty, bandaży i innych środków opatrunkowych. tkanin z jedw. szt., taniej konfekcji. pończoch damskich, koszul, krawatów itd. P/7701/4F/M.

Cegły. W Finlandii istnieje dość duże zapotrzebowanie na cegłę czerwoną dla celów budowlanych o wymiarach 27 × 13 × 7, wagi maksymalnej 4.5 kg. Oferowane ceny nie mogą przekraczać 0.65—0,70 Fmk. za sztukę cif Helsinki. P/7811/65/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POWAŻNY SPADEK POŁOWÓW MORSKICH W MARCU 1937 R.

Zanik połowów szprotowych w marcu 1937 r. spowodował blisko dziewięćdziesięcio procentowy spadek ilościowy połowów morskich. I tak kiedy w marcu roku ubiegłego mieliśmy 4.832.990 kg ryb morskich. to marzec bieżącego roku dał nam zaledwie 12% tej ilości, bo 554.370 kg ryb. Lepszy już jest stosunek wartościowy, gdyż spadek wartościowy połowów wynosi sześćdziesiąt procent, w porównaniu z rokiem ubiegłym: marzec 1936 r. — 331.505,— zł. a marzec bieżącego roku — zł 196.369,—.

Wyłącznie szproty przyczyniły się do zmiany ilościowej połowów, bo gdy w marcu 1936 mieliśmy 4.326.800 kg, wartości — zł 173.072,—. to marzec bieżącego roku dał nam szprotów 20.800 kg, wartości zł 10.400.—. Cena szprotów z 4 groszy za kg podskoczyła w roku bieżącym na 50 groszy za kg. Również zmniejszyły się połowy łososi o 80% w stosunku do marca roku ubiegłego, wykazując 275 sztuk w roku bieżącym 2.620 kg (cena za kg zł 7,—, w roku ubiegłym zaś zł 4,50). Połowy innych gatunków ryb w marcu r. b. (w kg) (wartość w groszach za kg podano w nawiasie) nie wykazały większych odchyleń w stosunku do roku 1936 i wynosiły: mielnica 1.243 sztuk — 590 kg (300), troć 225 sztuk — 550 kg (500). płastugi. stornia 48.390 kg (30), zimnica 2.350 (24), śledziki 272.460 (30). węgorze 1.140 (140), dorsze 184.710 (26), (połowy zwiększyły się o 45 ton w stosunku do roku ubiegłego), węgorzyce — kwapy 40 (50). sieja 273 sztuk 400 kg (200). szczupaki 2.660 kg (200). okonie 280 kg (80). płocie 16.150 kg (60), certy 1.230 kg (30).

Podział na poszczególne okręgi połowów przedstawiał się następująco:

Gdynia na pierwszym miejscu — 139.490 kg zł 43.764,—

Jastarnia W. Wieś 2 miejsce — 66.350 kg — zł 36.837,—

dalej Puck — 57.330 kg — zł 20.457,—

Hel — 55.060 kg — zł 31.035,—

Chłapowo — Karwia — 8.940 kg — zł 3.334,—

połowy na Głębi Gdańskiej — 115.350 kg — zł 30.924,—

połowy pod Bornholmem — 111.850 kg — zł 30.018,—.

Wedle gatunków na Głębi Gdańskiej złowiono: storni 23.300 kg i dorszy 92.050 kg, a pod Bornholmem storni 24.600 kg, czyli mniej o 10.000 kg od roku ubiegłego. zimnica 2.350 kg, dorszy 84.900 kg (mniej o 20.000 kg jak w roku ubiegłym).

Z całkowitych połowów sprzedano:

do wędzarń — 161.770 kg — zł 37.690.— (o 3,5 miliona kg mniej jak w roku ubiegłym)

do Gdańska — 1.050 kg — zł 299,—

na rynku miejscowym — 391.490 kg — zł 137.960,—.

(Dane cyfrowe Morskiego Urzędu Rybackiego).

ZWIĘKSZONY IMPORT TOWARÓW RYBNYCH W MARCU 1937 R.

Ogólny import towarów rybnych przez Gdynię w marcu wyniósł 3.644 ton, czyli o 900 ton więcej niż w marcu ubiegłego roku.

Z ogólnej ilości przypada na import przez port rybacki 3.003 ton, a przez port handlowy 641 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 23 statki, z czego tylko dwa polskie. I tak: z Norwegii siedem statków przywiozło śledzi solonych norweskich 7.595/1 oraz 1.000/2 półbeczek, śledzi zamrożonych 458 ton, śledzi świeżych w lodzie 272 ton, dorszy mrożonych 8 ton, konserw rybnych 2 tony, tranu 16 ton. mączki rybnej 15 ton, razem z Norwegii 2.065 ton.

Z Holandii cztery statki (w tym dwa polskie) wyładowało: śledzi solonych beczek 3.020/1 oraz 1.160/2 razem 576 ton.

Z Islandii jeden statek 39 ton dorszy mrożonych.

Z Niemiec (Prusy Wschodnie) dwa kutry 23 ton śledzików świeżych.

Z Danii cztery kutry 32 ton dorszy świeżych.

Ze Szwecji pięć kutrów wyładowało śledzików świeżych 94 tony, oraz szprotów świeżych 172 tony.

Do portu handlowego z drobnicą towaru rybnego przybyło ogółem 37 statków (w tym pięć polskich).

Z Norwegii 9 statków 3 ton śledzi solonych, 16 ton śledzi mrożonych. 2 tony innych ryb, 4,5 ton konserw rybnych, 168 ton tranu i 30 ton mączki rybnej.

Z Holandii 5 statków (w tym jeden polski) 8 ton śledzi solonych i 69 ton tranu.

Z Niemiec trzy statki (jeden polski) 5.4 konserw rybnych oraz 36,7 ton tranu.

Z Danii pięć statków 14 ton konserw rybnych i 27 ton tranu.

Ze Szwecji 6 statków śledzików 26 ton, szprotów świeżych 81 ton. konserw rybnych 59 ton, tranu 26 ton.

Z Anglii 2 statki (w tym jeden polski) 5,4 dorszy (Selachs) i 1,14 ton konserw rybnych.

Z Francji jeden statek 0.34 ton konserw rybnych.

Z Belgii jeden polski statek 12,83 ton konserw rybnych.

Z Portugalii trzy statki 43,77 ton konserw rybnych.

Z Finlandii 0,08 ton ryb.

Z USA łososi 0,62 ton.

Na podkreślenie zasługuje przywóz szprotów świeżych ze Szwecji, wobec braku szprotów z polskich połowów. Szproty te dowożono albo regularną linią, albo też kutrami szwedzkimi.

Z portu rybackiego wysłano 339 wagonów z rybami, z czego 4 do Gdańska, 6 do Czechosłowacji i 4 do Rumunii.

WSTRZYMANIE POŁOWÓW MORSKICH.

Obfite połowy dorszy i flader na wodach bornholmskich i na Głębi Gdańskiej musiały ulec zatrzymaniu z końcem ubiegłego tygodnia.

Prawie całkowite dowozy ryb oddawano do zamrożenia w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni. Wydajność jednak specjalnej zamrażalni (czynnej już drugi rok) wynosi na trzy zmiany, t. j. przez 24 godzin pracy tylko 400 skrzyń à 50 kg ryb, czyli 20.000 kg. Tymczasem zaś dowozy ryb z połowów ostatnich dni wynosiły po tysiąc skrzyń dziennie, czyli przekraczały dwukrotnie wydajność zamrażalni.

W tych warunkach, aby nie dopuścić do zepsucia się nadmiaru ryb (wobec niemożności zamrożenia ich) poszczególne firmy odbierające ryby zakazały rybakom wyjeżdżać na połowy, aż do czasu zamrożenia powstałych zapasów.

Rybacy dostarczali dorsze przeważnie oczyszczone, ale z głowami. Ryby natychmiast po wyładowaniu pozbawia się głowy i myje się i oddaje do komory chłodniczej, gdzie czekają na zamrożenie.

Odpadki ryb wywozi się jako nawóz na pola (ogrody miejskie).

Ceny płacone rybakom spadły i tak płacono od piątku 9 IV 1937 po zł 6,— za 50 kg dorszy czyszczonych z głowami i po zł 4.— za 50 kg dorszy nieczyszczonych.

KRONIKA

WPŁYW FAZ KSIĘŻYCOWYCH NA POŁÓW ŚLEDZI.

Znane sprzed kilku lat wyniki badań uczonych angielskich, które dowiodły na mocy danych statystycznych wpływ pełni księżyca na połów śledzi, zostały teraz potwierdzone w Ameryce. Mianowicie w Barkley — Sund (Kolumbia Brytyjska) śledzono od października do grudnia 1936 wyniki połowów śledzi czterech łodzi rybackich i stwierdzono z całą pewnością, że wraz ze zbliżaniem się pełni wzrastały połowy. Uzyskano bowiem średnio dziennie:

przed nowiem	28 t.
od nowiu do 1 kwadry	46 t.
od 1 kwadry do pełni	88 t.

W najkorzystniejszym okresie przed pełnią były więc połowy przeszło trzykrotnie większe niż przed nowiem.

KONSERWACJA ŚWIEŻYCH RYB PRZY POMOCY OZONU.

W Instytutach Naukowych w Paryżu i w Boulogne-sur-Mer przeprowadzono doświadczenia z konserwacją połowów morskich przy pomocy ozonu. Postępowanie jest następujące: Ryby myje się wpierw zwykłą, a po wypatroszeniu ozonizowaną wodą morską. Także opakowanie ryb w chłodni należy uskuteczniać przy pomocy ozonizowanego lodu sztucznego. Zwykły czas konserwacji możnaby w ten sposób przedłużyć przy temperaturze 0 stopni w przechowalni, o mniej więcej 3,5 dni.

KUTER BADAWCZY DLA WSCHODNIEGO BAŁTYKU

Ostatnio został spuszczony na wodę w Świnoujściu kuter pełnomorski, przeznaczony specjalnie do zbadania wschodniego Bałtyku w kierunku odnalezienia nowych miejsc połowu, ma więc służyć specjalnie interesom rybołówstwa niemieckiego Pomorza Zachodniego. Kuter ma długość 14,14 m, szerokość 4.60 m, a jest wysoki na 2,25 m; motor Diesla o sile 90 PS. daje mu szybkość 9 mil morskich na godzinę.

WYWÓZ RYB Z ESTONII.

.Wywóz ryb z Estonii za rok 1936 wynosił 1.317 ton świeżych ryb wartości 1 mil. kr. Według kolejnej wartości pierwsze miejsca zajmują: węgorz — 313 ton. wartości 0,43 mil. kr.; sandacz — 476 ton, wartości 0,32 mil. kr.; szczupak — 329 ton, wartości 0.15 mil. kr. Konserw rybnych wywieziono 64 tony, wartości 54 tysięcy kor., w tym szproty w oliwie 33 ton, wartości 34 tys. koron.

ULGI PODATKOWE DLA GDYNI I POWIATU MORSKIEGO.

W dzienniku Ustaw R. P. nr 27/1937, pozycja 190 opublikowana została ustawa z dn. 29 marca 1937 r., zmieniająca rozporządzenie Prezydenta R. P. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Ustawa rozpowszechnia udzielenia ulg podatkowych dla przedsiębiorstw połowu ryb, handlu hurtowego ryb, oraz przemysłu rybnego; znamiennym jest również, że działanie ustawy terytorialnie obejmuje nie tylko miasto i port Gdyni, lecz cały powiat morski. Ze względu na wagę przepisów nowej ustawy dla rybołówstwa i przemysłu rybnego do omówienia jej skutków powrócimy w następnym numerze.

W marcu 1937 r. nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie ukazały się następujące wydawnictwa:

1) **„Problem Inwestycyjny w Polsce".**
posła Brunona Sikorskiego — cena zł 3.—
Zawiera zbiór referatów autora, dotyczących Planu Inwestycyjnego Funduszu Obrony Narodowej i Problemu Komunikacyjnego w Polsce. W zwięzłej formie ujęte są podstawowe zagadnienia naszej polityki inwestycyjnej i rynku pieniężnego. Szereg najistotniejszych spraw gospodarczych znajduje przy tym odpowiednie naświetlenie.

Problem komunikacyjny w Polsce ilustrowany jest na podstawie ciekawych zestawień statystycznych i tabel, uwypuklających stan kolejnictwa i rezultaty eksploatacyjne w kilkudziesięciu państwach. Czytelnik znajdzie dużo ciekawych materiałów, obrazujących zagadnienia kolejowe, drogowe, wodne oraz motoryzacyjne.

P. B. Sikorski, jako referent sejmowy budżetu Ministerstwa Komunikacji, Planu Inwestycyjnego oraz Funduszu Obrony Narodowej ujął cytowane problemy w taki sposób, że warto, ażeby z argumentami jego zapoznali się ci wszyscy, którzy interesują się współczesnymi zagadnieniami naszego życia gospodarczego i państwowego.

2) **Zagadnienie zrzeszeń przemysłowych w świetle uchwał i opinii Związku Izb Przemysłowo-Handlowych**
oprac. przez p. J. Wejtko — cena zł 1.—
Zawiera streszczenie najważniejszych postanowień Działu V prawa przemysłowego. charakterystykę obecnego stanu organizacyjnego oraz omówienie aktualnego zagadnienia rozwoju form organizacyjnych w dziedzinie życia gospodarczego.

Broszura może być pomocną zarówno dla osób. interesujących się stroną teoretyczną tego zagadnienia, jak i biorących udział w czynnym życiu organizacyjnym, zawiera bowiem wytyczne, które uwzględnia Związek Izb Przemysłowo - Handlowych przy opiniowaniu statutów zrzeszeń przemysłowych kierowanych do legalizacji.

Na wydawnictwa Izby nie trzeba pisać zamówienia. Wystarczy wpłacić należność do do P. K. O. na r-k Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie nr 18750, a książka będzie natychmiast wysłana bez doliczenia kosztów przesyłki. Przy innych zamówieniach dolicza się koszt zaliczenia pocztowego.

WYDAWNICTWA ZAGRANICZNE.

Peter Heinz Seraphim. — Die Ostseehäfen und der Ostseeverkahr, Volk und Reich, Berlin — S. 314, pl. 8. (Schriften des Instituts für Osteuropäische Wirtschaft am Staatswissenschaftlichen Institut der Universität Königsberg). Zawiera następujące główne działy: I — Struktura gospodarcza i komunikacyjna regionu bałtyckiego; II — Porty bałtyckie w walce o zaplecze, w tym poddział — Dostęp Polski do Bałtyku i konkurencja portów wschodnio - niemieckich po wojnie — str. 99—175; III — Wpływ czynników technicznych na konkurencję portów bałtyckich; IV — Ruch bałtycki. Poza tym dzieło jest zaopatrzone w przeszło 30 stron załączników statystycznych, 15 stron bibliografii oraz plany 23 portów bałtyckich.

Ostsee Jahrbuch 1936. Die Wirtschaft der Länder im Ostseeraum. Herausgegeben von der Industrie und Handelskammer zu Lübeck. S. 126 — zawiera następujące opracowania: Rozbudowa i przebudowa Europy Północnej — Dr A. Dietrich, Stockholm; Handel Niemiec z krajami bałtyckimi — Dr Heinz Adolf Scheel. Syndyk Izby Przemysłowo-Handlowej w Lubece; Dania — Dr Heinz Adolf Scheel, Syndyk I. P. H. w Lubece; Stosunki handlowe między Niemcami a Norwegią — Lorenz Vogt, Oslo, dyrektor Norweskiego Związku Przemysłowców; Norwegia — Walter Thilo. członek zarządu firmy L. Possehl & Co m. b. H. Lubeka; Szwecja — Dr Klaus Pufpaff. dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej, Lubeka; Bilans płatniczy Szwecji w 1935 r. — Dr A. Dietrich, Stockholm; Finlandia — Dr Rudolf Keibel, syndyk Izby Handlowej, Lubeka; Kraje bałtyckie, Estonia, Łotwa, Litwa — Dr Hermann Meyer. Lubeka; Polska — Dr Hermann Meyer, Lubeka; Rosja — Dr Hermann Meyer, Lubeka.

Czy utrzyma się dotychczasowa polityka kawowa Brazylii

W numerze 4 naszego Biuletynu z dnia 28 lutego 1937 r. informowaliśmy o światowym zbiorze kawy w sezonie 1936/37. Podaliśmy, że zbiory kawy szacowane są na około 33.979.700 worków, z czego przypada na Brazylię około 21.508.200 worków, a na kawy łagodne — szlachetne (milds) i Kolonij francuskich razem 12.471.500 worków.

Obecnie podać możemy dane o światowych zapasach kawy i perspektywie na przyszłość w odniesieniu do tego artykułu.

Według tych informacyj zapasy kawy brazylijskiej przedstawiały się na dzień 1 III 1937 r. w porównaniu z takimi okresami w ostatnich dwóch latach następująco:

Zapasy na miejscu i w drodze	1 III 1937 worków	1 III 1936 worków	1 III 1935 worków
U S A	ok. 1 429 000	ok. 1 661 000	1 395 000
w Europie i w innych krajach	„ 3 211 000	„ 2 930 000	2 949 000
Brazylii . . .	„ 3 353 000	„ 3 255 000	2 133 000
ogółem zapasy i podaż	ok. 7 993 000	ok. 7 846 000	6 477 000

W ciągu 8 miesięcy bieżącego sezonu t. j. od dnia 1 VII 36 do 28 II 1937, Brazylia wysłała następujące ilości kawy:

Do	1936 37 worków	1935/36 worków	1934/35 worków
U S A	8 473 000	9 061 000	7 469 000
Europy	7 617 000	7 740 000	6 546 000
innych portów	741 000	863 000	672 000
Razem . .	16 831 000	17 664 000	14 687 000

Kaw szlachetnych (łagodnych) dostarczono w tym samym okresie w porównaniu w stosunku do lat poprzednich:

Do	1936/37 1 III 37	1935/36 1 III 36	1934/35 1 III 35
U S A	3 223 000	2 336 000	2 113 000
Europy	3 601 000	2 208 000	2 721 000
Razem . .	6 824 000	4 544 000	4 834 000

Z powyższych cyfr wynika, że dowozy kawy brazylijskiej do USA., Europy i innych portów w 8 miesiącach bieżącego sezonu w porównaniu z takim okresem sezonu 1935/36 zmniejszyły się na korzyść dostaw kaw szlachetnych. Z tego wniosek, że konsumcja kawy brazylijskiej w tych krajach znacznie spadła, a spożycie kaw łagodnych (szlachetnych) wzrosło. Zaznaczyć należy, że udział Brazylii w ogólnej cyfrze spożycia kawy stale od szeregu lat zmniejsza się na rzecz kawy innego pochodzenia. Zjawisko to zaznacza się wyraźnie i w sezonie bieżącym, w którym spadek w stosunku do lat poprzednich jest największy. W okresie 1900/1910 udział Brazylii w ogólnym spożyciu kawy wynosił 75,85%, a innych krajach 24,15%. W roku 1935/36 przypadło na Brazylię już tylko 62,40%, a w sezonie bieżącym udział jej w ogólnym spożyciu kawy spadł do 55%.

Jakkolwiek do końca sezonu brakuje jeszcze 75 dni, a danych porównawczych za 4 miesiące, to jednak już dzisiaj na podstawie powyższej statystyki można przypuszczać, że dotychczasowe pociągnięcia czynników miarodajnych w Brazylii, idące w kierunku sztucznego podtrzymywania wysokich cen na kawę się nie utrzymają. Wzrost produkcji kawy szlachetniejszej i stosunkowo niskie jej ceny zmuszą brazylijskie czynniki miarodajne do znacznego obniżenia cen, o ile Brazylia będzie chciała utrzymać swój eksport w dotychczasowych ilościach.

Porównując notowania cen kawy brazylijskiej z marca i lutego 1937 r. nadmienić należy, że ceny tejże zostały już nieco obniżone. W Nowym Jorku „Rio 7" notowano w połowie lutego 1937 r. po 9½ centa dol. za 1 lb, a w dniu 10 III 1937 r. już tylko 9¼ centa. W dniu 12 marca 1937 r. Brazylia oferowała np. kawę „Santos" typ 4 cost & freight po ce-

nie 10.60—10,85 cent. za 1 lb, podczas, gdy w dniu 17 lutego wynosiły one jeszcze 11¾—12 centów. Zniżka w tym okresie wynosi zatem już ponad 1 cent na 1 lb, a około 2 centy w stosunku do najwyższej ceny, jaka była w tym roku. Ceny na Victorię zostały również obniżone. Kawa ta w połowie marca była oferowana cost & freight już po cenie 8,40 centów za 1 lb.

KRONIKA

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 8 kwietnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Livernia" z ładunkiem 2.894 skrzyń cytryn, 221 skrzyń pomarańcz i 5.900 kg migdałów włoskich.

S/s „Carla" zawinął do Gdyni dnia 12 kwietnia br. i wyładował ca 3.000 skrzyń cytryn włoskich wagi 119.000 kg.

Dnia 25 kwietnia br. spodziewany jest s/s „Scania" z transportem cytryn i pomarańcz włoskich.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 IV 37)

W handlu towarów kolonialnych nie nastąpiły w okresie sprawozdawczym prawie żadne zmiany. Importerzy twierdzą, że tendencja jest na ogół nieco słabsza niż w poprzednim okresie, t. j. w miesiącu marcu br. Zastój, jaki odczuwa się w handlu towarów kolonialnych należy tłumaczyć brakiem gotówki wśród odbiorców krajowych. Wynika to z tego, że pomimo zapytań nadchodzących z kraju do importerów o towary kolonialne, konkretne transakcje dochodzą do skutku jedynie w bardzo rzadkich wypadkach, przy czym i w tych wypadkach sprzedaż następuje głównie częściowo na kredyt. Importerzy starają się wyzbywać posiadane towary zagraniczne często nawet po cenie kosztów własnych, aby tylko upłynnić środki obrotowe w nich zamrożone.

O ile panujący od dłuższego czasu zastój nie ulegnie w krótkim czasie zmianie, należy obawiać się przykrych następstw, jakie może on za sobą pociągnąć dla niektórych firm importowych. W szczególności przedsiębiorstwa finansowo słabe będą musiały dla zdobycia środków obrotowych wyzbyć się posiadanych towarów poniżej kosztów własnych. Narazi to na straty wszystkich importerów, gdyż firmy nawet finansowo silne chcąc utrzymać swoich klientów będą zmuszone oddawać towar po tych samych cenach co ich konkurenci.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna, ceny zniżkowe. Np. „Rio 7" sprzedawana jest obecnie po 37 sh. za 50 kg fob statek w porcie załadowania. Na rynku krajowym kawy dosyć dużo. Dowozy nadal większe ponad zapotrzebowanie. Odbiło to się ujemnie na cenach kawy, które są niższe niż w poprzednich okresach. Zysk przy kawie brazylijskiej jest w stosunku do włożonych kapitałów (kosztów własnych) minimalny. Wynosi on zaledwie kilka groszy. Kawy niebieskie sprzedaje się prawie bez zarobku.

Ceny za towar oclony kształtują się loco magazyn następująco: Rio i Victoria 7 zł 4,15—4,20 za 1 kg, Santos extra prime zł 4,90—5,10. Santos zwykły zł 4.50—4,80. Guatemala Maragogype zł 5,50—6,10, Tanganika zł 5,20—5.40.

Herbata.

Tendencja na rynkach zagranicznych bardzo mocna. Wskutek wyczerpywania się zapasów, ceny zwyżkują. Na rynku krajowym tendencja w porównaniu do zagranicy bardzo słaba, gdyż rynek jest nasycony. Odbija to się ujemnie na cenach herbaty, które z dnia na dzień zniżkują. Można nawet powiedzieć, że w handlu herbatą stosowany jest pewien dumping, wobec czego trudno oferować towar. W dniach 10—13 kwietnia ceny kształtowały się za towar oclony loco magazyn Gdynia następująco: Sumatra zwykła zł 12,50—13,00, Sumatra gat. lepszy zł 13,80—14,40, Cejlon lepsza zł 14,80—15,50. Cejlon zwykła zł 14,30—14,60. Herbaty indyjskie od zł 14,30—15,50 za 1 kg.

Korzenie.

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna prawie na wszystkie gatunki korzeni. Na rynku krajowym, o ile chodzi o pieprz tendencja bardzo słaba. Obroty u importerów w tym artykule są mniejsze o około 40% niż w zeszłym roku. Towar sprzedaje się po cenie kosztów własnych, t. j. po zł 4,70—4,75 za 1 kg loco magazyn Gdynia. Importerzy sądzą, że w artykule tym musi być uprawiany przemyt, gdyż nieprawdopodobnym wydaje się, aby konsumcja tego artykułu miała się zmniejszyć, aż o około 40%. Inne korzenie — piment (ziele angielskie) i cynamon poszukiwane. Ceny na piment wahają się od 7—7,50 zł za 1 kg, na cynamon „Cassia lignea" — zł 5,80—6.00, a na cynamon „Vera" 6.90—7,50 zł za kg.

Ziarno i masło kakaowe.

Mocna tendencja, jaka panowała w ziarnie kakaowym, ostatnio nieco osłabła. Accrę sprzedaje się obecnie (towar oclony) po zł 2,30—2,40 za 1 kg. Czy cena ta utrzyma się czas dłuższy trudno jest przewidzieć.

Ceny na masło kakaowe za granicą bardzo wysokie. W kraju sprzedaje się artykuł ten po zł 4,60—4,70 za 1 kg loco magazyn Gdynia (towar oclony).

Owoce suszone.

Odczuwa się brak śliwek suszonych kalifornijskich, a to z uwagi na przerwanie dowozów wskutek strajków amerykańskich. Nowe transporty nadejdą 16 wzgl. 17 bm. Zbyt innych owoców suszonych bardzo mały.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 23 marca br. do 12 kwietnia br. urządziły jedynie Aukcje Owocowe cztery przetargi, na których łącznie wystawiły 16.274 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 814 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 2.065 skrzyń cytryn włoskich i 210 skrzyń grapefruitów.

Z powyższych ilości sprzedano:

12.384 skrzyń pomarańcz palestyńskich, po cenie 0,67—1,08 zł za kg

814 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, po cenie 0.60—0.91 zł za kg

1.965 skrzyń cytryn włoskich, po cenie 31—34 zł za skrz.

175 skrzyń grapefruitów palestyńskich, po cenie 28,50 za 1 skrzynię.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 23 marca br. urządziły przetarg wystawiając 3.818 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 289 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 935 skrzyń cytryn włoskich i 160 skrzyń grapefruitów palestyńskich.

Z wymienionych wyżej partyj sprzedano:

2.628 skrzyń pomarańcz palestyńskich, po 0,67 do 1,08 zł za 1 kg

289 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, po 0.60 do 0,90 zł za 1 kg

935 skrzyń cytryn włoskich, po 31—34 zł za 1 skrzynię

135 skrzyń grapefruitów palestyńskich, po 28,50 za 1 skrzynię.

Tendencja na ogół spokojna. Udział w przetargu wzięło 37 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 31 marca br. przy udziale 36 kupców.

Na aukcję wystawiono 3.153 skrzynie pomarańcz palestyńskich, 500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 630 skrzyń cytryn włoskich i 26 skrzyń grapefruitów palestyńskich.

Sprzedanych zostało:

3.153 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,90 do 0,95 zł za 1 kg

500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,90 do 0,91 zł za 1 kg

630 skrzyń cytryn włoskich po 33 do 34,25 zł za 1 skrzynię

16 skrzyń grapefruitów palestyńskich po 28,50 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji dnia 6 kwietnia br. wystawiono do przetargu 6.053 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 25 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 500 skrzyń cytryn włoskich.

Z powyższych ilości sprzedano:

3.553 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0.80 do 0,95 zł za 1 kg

25 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,85 zł za 1 kg

400 skrzyń włoskich cytryn po 33 do 33,50 zł za 1 skrzynię.

Dnia 7 kwietnia br. wystawiono na aukcję 3.250 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 24 skrzynie grapefruitów palestyńskich.

Sprzedano obydwie partie w całości: pomarańcze od 0,90 do 0,95 zl za 1 kg, grapefruity po 28,50 za 1 skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

nie urządziły w tym czasie przetargu.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy:

W ostatnim kwartale obserwowaliśmy stałą zwyżkę cen cytryn włoskich, przy równoczesnym bardzo silnym popycie. W bieżącym sezonie cytryny zostały w rękach producentów, którzy oddawali towar eksporterom jedynie na ich zamówienia i w tym był powód stałego braku cytryn na rynku. Epidemia grypy, jaka nawiedziła prawie całą północną Europę, spowodowała silne zapotrzebowanie i przy tego rodzaju systemie, jaki stosowali producenci włoscy, ceny stale zwyżkowały. Jak to już kilkakrotnie podkreślaliśmy, głównym powodem tego rodzaju sytuacji były bardzo małe zbiory. Oprócz tego rozwój przemysłu przetwórczego olejków i esencyj cytrynowych odegrał w tym wypadku pewną rolę. Jeśli chodzi o pomarańcze włoskie, to ten artykuł przechodził również różne fazy zainteresowań. Na ogół pomarańcze włoskie cieszą się zawsze dużym zainteresowaniem ze względu na gatunek, zawierający dużo cukru i witamin. Dla zobrazowania jak nierówno kształtowały się ceny pomarańcz w różnych okresach, podajemy kilka orientacyjnych cen. Ceny pomarańcz blond miały pewne okresy, gdy cena ich spadała nawet do 51—52 lirów i znowu w innych okresach dochodziła od 140 do 170 za 100 kg. W chwili obecnej ceny za pomarańcze blond wahają się od 120 do 125. Sanguigni i Sanguignelli od 135 do 145. Jest ogólne zdanie, że pomarańcze włoskie zwłaszcza z Sycylii, Palermo, Adrano, Santa Maria di Licordia, Bronte, Lentini Francoforte i Leonforte są niezastąpione i kiedy daje się zauważyć na rynku brak tego artykułu, powoduje to natychmiastową zwyżkę.

Skończył się obecnie sezon mandarynek i kończy się powoli sezon pomarańczy. Z początkiem kwietnia zaczyna się natomiast sezon cytryn Verdelli. Zbiory tych cytryn zapowiadają się bardzo dobrze. Cytryny Verdelli pokażą się na rynku w drugiej połowie kwietnia br. Obecne zapasy są bardzo małe i wsku-

tek dużego zainteresowania tendencja jest bardzo mocna. Ostatnio notowano ceny na cytryny 67 do 69 lirów za skrzynię. Z braku odpowiednich ilości gatunkowych, pakowane są w skrzynie różne gatunki. Zbiory pomarańcz Oval spodziewane są w połowie kwietnia. Cena nie jest jeszcze ustalona.

Migdały odgrywają, zarówno w produkcji jak i w eksporcie włoskim poważną rolę. Sezon na ten artykuł przypada na początek września i trwa do października. Głównymi producentami migdałów są następujące kraje: Włochy, Hiszpania i Portugalia. Mniej poważnymi są: Persja, Grecja, Marokko i Kalifornia. Jednak najpoważniejszym producentem są Włochy. Catania, Apulia, Sycylia i południowe brzegi Sardynii dostarczają migdałów. Roczna produkcja tego artykułu wynosi ca 300.000 worków à 100 kg. Z tego na Sycylię przypada ca 100.000, pozostała ilość na Apulię i inne okolice. Zbiór z jednego drzewa przynosi przeciętnie 6 do 10 kg migdałów łuszczonych.

Do importerów migdałów włoskich, należą: Niemcy, Anglia, U. S. A., Holandia, Francja i kraje Europy północnej, między nimi Polska.

Zbiory roczne orzechów włoskich wynoszą przeciętnie ca 250—270.000 worków à 50 kg. Wymienione wyżej kraje są importerami tego artykułu.

Palestyna:

Zbiory owoców palestyńskich, wg obliczeń urzędowych w Palestynie mają wynieść w bieżącym sezonie ca 9.000.000 skrzyń. Dotychczas załadowano ca 6.105.000 skrzyń do Anglii i 2.334.000 skrzyń do pozostałych portów europejskich. Wszystkie dotychczasowe ładunki wynoszą łącznie 8.377.000 skrzyń, z czego 2.936.000 skrzyń załadowano w Jaffie, 5.188.000 skrzyń w Haifie i 196.000 skrzyń w Tel-Aviv. Wg ostatniej statystyki palestyńskiej eksportowała Palestyna: 7.315.938 skrz. pomarańcz, 1.003.965,5 skrzyń grapefruitów, 54.883,5 skrzyń cytryn, 2.579 skrzyń innych owoców. Razem 8.377.366 skrzyń.

Turcja:

Transakcje na sułtanki tureckie w marcu br. wyniosły ca 620 ton. Łącznie sprzedano w bieżącym sezonie do końca marca br. 59.235 ton, podczas, gdy w roku 1936 sprzedano 71.500 ton, a w roku 1935 — 44.400 ton.

W końcu marca br. notowano następujące ceny za ten artykuł:

		za 100 kg cif porty kontynentu	cif Londyn
Typ.	7—13	Lt. 17.—	sh. 28,9
„	8—14	„ 17.5	„ 29.6
„	9—15	„ 18.5	„ 31.6
„	10—16	„ 22.5	„ 38.5
„	11—17	„ 24.5	„ 41,9

W marcu br. załadowano do portu kontynentu 88.706 skrzyń sułtanek, do portów angielskch 5.935 skrzyń. Łącznie załadowano w bieżącym sezonie 53.955 ton. W roku 1936 — 64.490 ton, w roku 1935 — 37.620 ton. Z tego dla portów kontynentu 43.230 ton, dla Anglii — 9.920 ton.